

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Zabezpečení městské hromadné dopravy ve městě

Provision of Public Transport in the City

Student: Radka Fajkusová

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Eva Janasová

Ostrava 2012

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra veřejné ekonomiky

Zadání bakalářské práce

Student: **Radka Fajkusová**
Studijní program: B6202 Hospodářská politika a správa
Studijní obor: 6202R055 Veřejná ekonomika a správa
Specializace: 00 Veřejná ekonomika a správa
Téma: **Zabezpečení městské hromadné dopravy ve městě**
Provision of Public Transport in the City

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Organizace městské hromadné dopravy ve městech
 3. Analýza současného vztahu mezi městem a poskytovatelem městské hromadné dopravy
 4. Zhodnocení zabezpečení městské hromadné dopravy ve městě
 5. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce
Seznam příloh
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

KYNCL, Jan a kol. *Historie dopravy na území České republiky*. 1. vyd. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. 146 s. ISBN 80-903184-9-5.
PEKOVÁ, Jitka. *Veřejné finance: úvod do problematiky*. 4. aktualiz. a rozš. vyd. Praha: ASPI, 2008. 579 s. ISBN 978-80-7357-358-4.
PELTRÁM, Antonín a kol. *Dopravní politika*. Bělá pod Bezdězem: Nakladatelství Máchova kraje, 2003. 200 s. ISBN 80-901730-6-3.

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Eva Janasová**

Datum zadání: 25.11.2011

Datum odevzdání: 11.05.2012

doc. Ing. Petr Tománek, CSc.
vedoucí katedry



prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Prohlašuji, že jsem celou bakalářskou práci, včetně všech příloh, vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a uvedla jsem všechny podklady a literaturu.

V Ostravě dne 30.4.2012

Radia Fajkusová
.....
podpis studenta

Poděkování

Především bych chtěla poděkovat paní Ing. Evě Janasové, vedoucí mé bakalářské práce, za trpělivost, za cenné rady a připomínky, za ochotu a čas strávený při konzultacích. Dále bych chtěla poděkovat svým rodičům a své sestře za pomoc a podporu při studiu.

OBSAH

1 ÚVOD	6
2 Organizace městské hromadné dopravy ve městech.....	8
2.1 Doprava ve městech.....	8
2.2 Městská hromadná doprava	10
2.3 Druhy dopravy v MHD.....	16
2.4 Města zabezpečující MHD	19
3 Analýza současného vztahu mezi městem a poskytovatelem městské hromadné dopravy ..	23
3.1 Zabezpečení MHD v obcích	23
3.2 Historie Ostravy a jejího MHD	29
3.3 Vztah mezi městem Ostrava a jejím Dopravním podnikem.....	33
4 Zhodnocení zabezpečení městské hromadné dopravy ve městě	39
4.1 Analýza financování ostravské MHD.....	39
4.2 Zhodnocení počtu přepravených osob, stav vozového parku a přehled cen jízdného....	44
4.3 Modernizace – budoucí vývoj	47
4.4 Návrh řešení a zhodnocení celkové situace mezi městem Ostrava a jejím MHD	49
5 ZÁVĚR.....	52
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	53
SEZNAM ZKRATEK.....	55
SEZNAM TABULEK A GRAFŮ	56
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce.....	57
SEZNAM PŘÍLOH	58

1 ÚVOD

První, tedy nejstarší, zmínka o dopravě na území dnešní České republiky patří plavbě na Labi a Vltavě, která je datována někdy kolem 6. a 7. století. Avšak vlivem geografických podmínek se na našem území historicky rozvíjela především pozemní doprava¹. Doprava je velice důležitá pro rozvoj měst, ale také pro obyvatelstvo, které je na dopravě zcela závislé. Stala se nedílnou součástí života každého z nás a bez ní bychom se jen těžko obešli.

Cílem práce je analyzovat vztah mezi městem a poskytovatelem městské hromadné dopravy, popsat zabezpečení městské hromadné dopravy ve vybraném městě (financování) a pokusit se navrhnout řešení pro zlepšení dopravních služeb. Bakalářská práce se skládá ze tří dílčích kapitol, úvodu a závěru.

Ve druhé kapitole je doprava popsána jak obecně, tak i podrobně se zaměřením na městskou hromadnou dopravu („dále jen MHD“). První podkapitola zahrnuje obecný popis dopravy a její význam pro obyvatelstvo, členění dopravy a terminologii podle legislativy EU. Následně je zaměřena na obecně platnou legislativu, kterou se MHD řídí, charakteristiku MHD, rámcově nastiňuje typy dopravních linek, světelnou signalizaci a zabývá se také standardy, které jsou typické pro veřejnou dopravu. Druhům městské dopravy je věnována další podkapitola, která vysvětluje a blíže popisuje, jak různé typy dopravy fungují. Poslední podkapitola přibližuje vznik měst, jejich členění z hlediska přenesené působnosti a dopravní obslužnosti a také popisuje zabezpečení MHD v městech čili spoluprací dopravních podniků s příslušnými městy.

Třetí kapitola se obecně zaměřuje na zabezpečení MHD v obcích. Stručně charakterizuje dvě možná řešení pro výběr provozovatele MHD, a to nabídkové řízení a přímé zadání. Dále rozvádí jednotlivé pojmy, které úzce souvisí s MHD a obcemi, které tento druh dopravy financují. V další části se věnuje vybranému městu čili Ostravě a stručným popisem charakterizuje toto město, které má bohatou historii. V souvislosti s historií tohoto města je zde popsána také historie jejího MHD a tedy vznik současného Dopravního podniku Ostrava, a.s. Poslední část této kapitoly se soustředí na vzájemný vztah mezi městem Ostrava a jejím Dopravním podnikem. Popisuje např. předmět podnikání v současné době platné smlouvy, dobu plnění smlouvy, kompenzaci, která vzniká s prokazatelnou ztrátou, uznatelné náklady a výnosy, ale také práva a povinnosti jednotlivých stran, kontrolu plnění smlouvy nebo sankce za nedodržení podmínek smlouvy.

¹ KYNCL, Jan a kol. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 11. ISBN 80-903184-9-5.

Neinvestičním financováním Dopravního podniku Ostrava, a. s. městem Ostrava za jednotlivé roky od roku 2007 se zabývá první část kapitoly čtyři. Shrnuje jednotlivé náklady, výnosy a prokazatelnou ztrátu financovanou tímto městem. Každý rok má podrobněji rozčleněné náklady i výnosy a z toho plynoucí prokazatelnou ztrátu. Nachází se zde také předběžný výhled financování na rok 2012. Toto období je teprve na začátku, a proto může docházet k mnohým změnám. Kapitola dále zahrnuje přehled přepravených osob pomocí ostravské MHD za posledních 5 let. Stav vozového parku, přehled krátkodobého i část dlouhodobého nezlevněného jízdného za posledních 5 let je také součástí čtvrté kapitoly. Jako aktuální informace je v kapitole uvedena zpráva o rekonstrukci Svinovských mostů a o budování nové dopravní stavby moderního terminálu na Hranečnicku, který by měl pomoci odlehčit dopravu v centru města Ostravy. V závěru kapitoly se nachází návrh na zlepšení MHD a celkové zhodnocení dané problematiky.

V práci jsou použity tyto metody: analýza a syntéza, rozbor dokumentů a komparace a tyto hypotézy: deskriptivní a vysvětlovací. Mezi hlavní zdroje informací patří interní smlouvy mezi statutárním městem Ostrava a Dopravním podnikem Ostrava, a. s., dále zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů a kniha Osobní přeprava od Lubomíra Zeleného.

2 Organizace městské hromadné dopravy ve městech

Jednou ze základních potřeb lidí je doprava, kterou lze charakterizovat jako přemísťování osob a zboží z výchozího do určeného místa². Čím víc je dělba práce rozvinutější, tím větší kvantitativní nároky jsou na dopravu kladeny. Především narůstají nároky na kvalitu, přesnost, spolehlivost, bezpečnost a také na rychlost přemístění. Uspokojit všechny tyto nároky co nejefektivněji je velice složité a nákladné. Proto se z obchodních či výrobních organizací dopravní činnosti vyčleňují a vytvářejí se z nich samostatné organizační jednotky, které se specializují na toto přemísťování, a ty se pak seskupují do vyšších organizačních celků. Posléze se organizace začleňují do oborů a sektorů či odvětví dopravy. Politika, která stanovuje cíle rozvoje dopravy, prostředky a nástroje k jejich dosažení, se nazývá dopravní politika.

2.1 Doprava ve městech

Dopravu lze obecně rozčlenit následujícím způsobem³:

- **podle prostoru, ve kterém se nachází dopravní cesta:** pozemní (silniční, železniční, nemotorová → cyklistická a pěší); vodní (vnitrozemská, příbřežní a námořní); letecká,
- **podle předmětu a způsobu dopravy:** osobní (individuální a hromadná); nákladní (veřejná a na vlastní účet),
- **podle územního rozdělení přepravních potřeb:** městská, místní; vnitrostátní, regionální; mezinárodní,
- **podle vztahu zdroje a cíle dopravy vzhledem k danému území:** vnitřní; vnější; tranzitní.

MHD je zvláštním druhem dopravy a podle výše uvedeného členění ji lze zahrnout do dopravy pozemní, osobní, městské a vnitřní. Existuje však celá řada kritérií, podle kterých lze dopravu členit, a proto není možné určit jen jedno základní členění.

² PELTRÁM, Antonín a kol. *Dopravní politika*. Bělá pod Bezdězem: Nakladatelství Máchova kraje, 2003, s. 6. ISBN 80-901730-6-3.

³ ADAMEC, Vladimír a kol. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada Publishing, 2008. ISBN 978-80-247-2156-9.

Terminologie podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007⁴

Služby v přepravě cestujících obecného hospodářského zájmu, které jsou veřejnosti nabízeny nediskriminačním způsobem a nepřetržitě, jsou označovány jako **veřejná přeprava cestujících**.

Příslušným orgánem se značí orgán nebo skupina orgánů veřejné správy členského státu nebo členských států, jenž má pravomoc zasahovat do veřejné přepravy cestujících v dané územní oblasti, nebo jakýkoli jiný orgán mající takovou pravomoc.

Příslušným místním orgánem se popisuje příslušný orgán, jehož územní působnost není celostátní.

Veřejný nebo soukromý podnik nebo skupina podniků provozující veřejné služby v přepravě cestujících nebo jakýkoli jiný veřejný subjekt, který poskytuje veřejné služby v přepravě cestujících, se nazývá **provozovatel veřejných služeb**.

Závazkem veřejné služby se rozumí požadavek, který vymezí nebo stanoví příslušný orgán k zajištění veřejné služby v přepravě cestujících v obecném zájmu, který by provozovatel na základě svých vlastních obchodních zájmů bez odměny nepřevzal vůbec nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek.

Výlučné právo lze chápat jako právo opravňující provozovatele veřejných služeb k provozování některých veřejných služeb v přepravě cestujících na určité trase, síti nebo v určité oblasti s vyloučením dalších takových provozovatelů.

Jakákoli výhoda, zejména finanční, kterou přímo nebo nepřímo poskytne příslušný orgán z veřejných zdrojů během období provádění závazku veřejné služby nebo v souvislosti s tímto obdobím, je charakterizována jako **kompenzace za veřejné služby**.

Přímé uzavření smlouvy lze chápat jako uzavření smlouvy o veřejných službách se stanoveným provozovatelem veřejných služeb bez jakéhokoli předchozího nabídkového řízení.

Smlouvou o veřejných službách je označován jeden nebo několik právně závazných aktů potvrzujících dohodu mezi příslušným orgánem a provozovatelem veřejných služeb, jejímž cílem je svěřit provozovateli veřejných služeb řízení a provozování veřejných služeb v přepravě cestujících, které spadají pod závazky veřejné služby; podle práva členského státu může smlouva rovněž sestávat z rozhodnutí přijatého příslušným orgánem:

- která má formu zvláštního zákona nebo podzákoného právního aktu,

⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70.

- která obsahuje podmínky, za kterých příslušný orgán poskytuje služby sám nebo jejich poskytování svěří vnitřnímu provozovateli.

Vnitřní provozovatel zahrnuje právně samostatný subjekt, nad kterým vykonává příslušný místní orgán, nebo v případě skupiny přinejmenším jeden příslušný místní orgán, kontrolu podobnou té, kterou vykonává nad svými vlastními útvary.

Hodnota služby, trasy, smlouvy o veřejných službách nebo režimu kompenzací pro veřejnou přepravu cestujících odpovídající celkovému odměňování, bez DPH, provozovatele nebo provozovatelů veřejných služeb včetně jakýchkoli kompenzací, které vyplatily orgány veřejné správy, a příjmů pocházejících z prodeje jízdenek, které nejsou vráceny zpět příslušnému orgánu, se nazývá **hodnota**.

Obecným pravidlem se rozumí opatření, které se nediskriminačním způsobem použije na všechny veřejné služby v přepravě cestujících stejného druhu ve stanovené územní oblasti, za kterou odpovídá příslušný orgán.

Vzájemně propojené dopravní služby ve vymezené územní oblasti s jednotnou informační službou, systémem jízdného a jízdním řádem, se nazývají **integrovanými veřejnými službami v přepravě cestujících**.

2.2 Městská hromadná doprava

Účel městské hromadné dopravy je pro mobilitu ve městech zcela zřejmý, obecně zajišťuje přemísťování cestujících jak na území města, tak i v jeho bezprostředním okolí a tvoří samostatný dopravní a přepravní systém. Jedná se o jednu z nejdůležitějších služeb obyvatelstvu, která má každodenní vliv na život tisíců lidí. Tento typ přepravy se vyskytuje v rámci větších měst (zpravidla s počtem obyvatel nad 10 000). V obcích s nižším počtem obyvatel bývají dopravní požadavky uspokojovány většinou místní dopravou, která jimi prochází. Stále častěji se ve větších městech uplatňuje souhrnné řešení městské a příměstské dopravy prostřednictvím integrovaných dopravních systémů.

Legislativní rámec pro osobní přepravu v městské hromadné dopravě tvoří v současné době hlavně:

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70.

Hlavními cíli bílé knihy Komise ze dne 12. září 2001 „Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout“ je zaručit bezpečné, účinné a vysoce kvalitní služby v přepravě

cestujících prostřednictvím regulované hospodářské soutěže, která rovněž zajistí transparentnost a fungování veřejných služeb v přepravě cestujících, a to s ohledem na sociální a environmentální faktory a faktory regionálního rozvoje, nebo s cílem nabídnout zvláštní tarifní podmínky určitým kategoriím cestujících, například důchodcům, a odstranit nerovnosti mezi dopravními podniky z různých členských států, které mohou vést k podstatnému narušení hospodářské soutěže.

Účelem tohoto nařízení je definovat, jak mohou příslušné orgány v souladu s pravidly práva Společenství zasahovat do odvětví veřejné přepravy cestujících, aby zajistily poskytování služeb obecného zájmu, které jsou mimo jiné četnější, bezpečnější, kvalitnější nebo levnější než služby, které by mohly nabídnout samostatné tržní mechanismy⁵.

Dále pak:

- Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů,
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu,
- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách.

Charakteristika MHD

MHD má zcela zřejmý operativní charakter jak z technického, tak i z uživatelského hlediska. Z hlediska provozně-technického ji lze rozdělit jak na kolejovou a nekolejovou, tak i na vodní. Mezi dopravu kolejovou se řadí podzemní, pozemní a nadzemní rychlodráhy, tramvajové systémy (včetně rychlé a podpovrchové tramvaje), ozubnicové a pozemní lanové dráhy. Autobusy, trolejbusy, eventuálně jejich odvozeniny (duobusy, elektrobusy) tvoří dopravu nekolejovou. Ucelený systém MHD tvoří v několika případech také různé nekonvenční způsoby dopravy, jako jsou sedlové nebo zavěšené dráhy, ale také visuté lanové dráhy. Pro MHD je charakteristické odbavování cestujících ve vozidlech, v podstatě je redukováno na označování nebo prodej jízdních dokladů. MHD se vyznačuje několika specifickými vlastnostmi⁶:

- přepravou velkého počtu cestujících na poměrně malém, zájmovém území,

⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70.

⁶ ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007, s. 259. ISBN 978-80-7357-266-2.

- velkou hustotou přepravní sítě s krátkými vzdálenostmi zastávek a s nízkými intervaly mezi individuálními spoji,
- značným časovým, prostorovým a sezónním kolísáním poptávky na poskytnuté služby,
- tarifní politikou,
- charakteristickou technickou základnou, přizpůsobenou provozu ve městech.

Dopravní prostředky se liší v mnoha dalších ohledech, jako například ve zdroji energie, závislosti či nezávislosti trakce a také v hledisku přepravní kapacity. Podstatným faktorem je prostorová náročnost jednotlivých dopravních systémů v husté městské zástavbě. Dalším faktorem je i existence vhodných tras veřejných hromadných prostředků s ohledem na jejich jízdní doby. Nezbytnou součástí dopravního systému je také splnění požadavků na umístění zastávek, které musí splňovat požadavky bezpečnosti a plynulosti provozu, včetně vybavení jednotným označníkem. Typické je pro systém MHD linkové uspořádání provozu. Jedná se o rozsáhlou síť linek, pro které je nezbytné formální i věcné označení. V případě prvního čili formálního označení jde o symbol linky (např. číslo, písmeno, barva), věcné označení se týká provedení na vozidlech, zastávkách a informačních prvcích.

Díky nedávnému rozmachu telekomunikací, provozovatelé veřejné osobní dopravy již zavádějí cestovní informační systémy pro zlepšení svých služeb. Pro cestující se často může užitečnost informačních služeb zvýšit využitím systémů automatické lokalizace vozidla při řízení vozidlového parku. Tyto systémy trvale monitorují a řídí všechna vozidla a tím přispívají k dodržování jízdního řádu, intervalů vozidel a zvyšují efektivnost využití vozidel. Na tomto základě může dispečerské středisko monitorovat všechna vozidla pomocí digitální mapy. Některé systémy také poskytují veřejné dopravě a pohotovostním vozidlům přednosti v jízdě. K urychlení veřejné osobní dopravy se začínají zavádět tzv. elektronické jízdenky. Většina lidí v dnešní době už vlastní mobilní telefony, a proto je cílem umožnit cestujícím, aby za své služby mohli tímto přenosným přístrojem platit. Zvláštní skupinou potenciálních uživatelů systémů je skupina tzv. zranitelných uživatelů silnic a dopravního provozu (cyklisti, chodci, starší a zdravotně postižení občané). Pro nevidomé byl v ČR zaveden tzv. povelový systém. Jedná se zejména o soubor přenosných, mobilních a stabilních prostředků zajišťujících akustické a hlasové informace, které těmto občanům pomáhají orientovat se

v zastavěných oblastech, ve veřejné dopravě, předměstské dopravě a železniční dopravě, na křižovatkách, v podchodech, v metru a v blízkosti úřadů a nemocnic⁷.

Podle dopravní funkce lze rozlišit několik typů linek, v praxi je však běžné, že řada linek plní více funkcí najednou⁸:

Radiální linky: jsou vedené z okrajových částí měst do jeho centra a jsou určeny hlavně pro cesty bez přestupu do centra, které je cílem většiny cest a může také plnit roli přestupního uzlu.

Diametrální linky: jsou trasované přes celé město, skrz jeho centrum a zajišťují jak dosažitelnost městského centra, tak i dalších cílových oblastí, včetně přepravních vztahů v centrální oblasti města.

Tangenciální linky: odlehčují dopravně centrum města a spojují okrajové části města i jeho předměstí bez zajiždění do vlastního centra města, snižují tak počet nutných přestupů a jejich vedlejším efektem bývá zlepšení plošné obsluhy území.

Překryvné linky: plošně zahušťují síť, účelem těchto linek je nabídnout alternativní spojení, snížení počtu přestupů i zkrácení jízdních dob, odlehčují zatížení tramvajové dopravy, často mají rychlíkový charakter (zastavují pouze na vybraných zastávkách).

Napájecí linky: většinou kratší linky, které slouží pro zajištění základní dopravní obsluhy z okrajových částí města k terminálům kolejové dopravy, kde umožňují přestup na jiný druh dopravy nebo na další linky, tyto přestupní terminály pak mohou plnit i roli místního či oblastního centra.

Školní linky: jsou pokračováním školních spojů a slouží ke zlepšení přepravy žáků v relacích, kde není zajištěno odpovídající přímé spojení nebo z důvodu nedostatečného množství školských zařízení v určitých lokalitách.

Účelové linky: vyznačují se většinou omezenou, jednoúčelovou funkcí, většinou se jedná o linky s atypickým rozsahem provozu, mezi tyto linky patří např.:

- samostatné rekreační linky: význam těchto linek poklesl v důsledku rozvoje individuálního motorismu a v současné době jde např. o linky určené pro přepravu cyklistů nebo lyžařů,
- linky k obchodním centrům: jsou financované provozovateli obchodních center, místní přeprava může být vyloučena,

⁷ STOUGH, Roger R. *Intelligent Transport Systems: Cases and Policies*. UK, USA: Edward Elgar Publishing Limited, 2001. ISBN 1 84064 447 8.

⁸ ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007, s. 260. ISBN 978-80-7357-266-2.

- příležitostné linky, které jsou provozovány zpravidla v rámci různých kulturních či sportovních nebo společenských akcí,
- zvláštní linková doprava určená pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu nebo s dětskými kočárky, těhotných žen apod.

Mezi důležité principy pro kvalitní systém MHD patří v případě povrchové dopravy preference dopravních prostředků MHD před dopravou individuální, která je často uplatňována v celé řadě velkoměst. S trvalým a rychlým růstem počtu osobních automobilů dochází k velkému nárůstu výkonů individuální automobilové dopravy, což hlavně ve velkých aglomeracích vede k častějším kolapsům silniční dopravy. Vzhledem k tomu, že opravdu jen malá část tras veřejné dopravy není segregovaná od automobilové dopravy, dochází k poklesu pravidelnosti, k prodlužování jízdních dob a tím pádem i k poklesu cestní rychlosti. Pro zvýšení kvality MHD je realizována řada opatření, která lze charakterizovat jako:

- koncepční fáze,
- stavební (prostorová) preference,
- dopravní (provozní) preference,
- legislativní preference,
- dozor nad dodržováním dopravních předpisů.

Preference MHD na světelných signalizačních zařízeních je jedním z hlavních faktorů, který napomáhá ke kvalitě cestování hromadnou dopravou. Pokud není možné pro MHD vynahradit samostatnou infrastrukturu, pomáhají tedy zvýšení konkurenceschopnosti MHD v soutěži s individuální automobilovou dopravou v případě povrchové dopravy opatření v oblasti preference MHD. V rámci dynamického řízení dopravy je v případě tramvajové dopravy na křižovatkách řízených světelnou signalizací uplatňována možnost buď **absolutní preference** (tzn. projet křižovatkou zcela plynule bez jakéhokoliv zdržení), anebo **podmíněné preference** (tzn. projet s minimálním zdržením a zastavováním). Míra těchto preferencí závisí na konkrétním řešení a způsobu řízení dané křižovatky. Na křižovatkách s jednoduššími dopravními prostředky je využívána absolutní preference a naopak na složitějších křižovatkách se uplatňuje preference podmíněná. V případě existence samostatného tramvajového tělesa je preference využívána v situaci, kdy dochází ke křížení se silničními komutacemi.

Světelná signalizace⁹

Světelnou signalizaci lze využít i u zastávek, které jsou bez nástupních ostrůvků ve formě tzv. časových ostrůvků, kde umožní velmi dobré podmínky pro výměnu cestujících. Tramvaj, která vjíždí do zastávky, vyvolá na signalizaci před zastávkou signál „stůj“ a individuální automobilová doprava tak musí počkat, dokud tramvaj nepokračuje v jízdě. Kromě tohoto opatření, může být komfort a bezpečnost cestujících zvýšeny prostřednictvím tzv. zastávkových mysů, což znamená, že je hrana obrubníku posunuta až k tramvajovým kolejím, dalším řešením je zvýšení nivelety vozovky v místě tramvajové zastávky na úroveň chodníku (tzv. vídeňské zastávky), chodník je tedy propojen s nástupním ostrůvkem. Mezi další efektivní opatření patří fyzické oddělení tramvajového tělesa od komunikace např. instalací podélných oddělovacích prahů v úsecích, kde individuální automobilová doprava narušuje plynulost tramvajového provozu. Tyto zábrany oddělují tramvajové těleso od vozovky a neumožňují tak vjezd automobilů na něj, což pomáhá zabezpečit plynulost tramvajové dopravy.

Co se týče **autobusové dopravy**, tak zde se jako efektivní preferenční opatření osvědčilo zavádění vyhrazených jízdních pruhů, a to především na komunikacích s vysokou intenzitou provozu, kde napomáhají k zachování plynulé a rychlé autobusové dopravy. V případě autobusů se využívá preference na světelné signalizaci, která umožňuje plynulejší průjezd těchto vozidel křižovatkou. Systém pro své fungování využívá rádiové komunikace vozidla s radičem světelné signalizace na křižovatce.

Standardy, kterými se veřejná doprava řídí:

- **dosažitelnost** – lze ji charakterizovat frekvencí a časovým rozložením spojů, docházkovou vzdáleností ke stanicím a zastávkám, kvalitou a dostupností informací o provozované dopravě, dostupností pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace, možnostmi přepravy dětských kočárků, jízdních kol, zavazadel atd.,
- **spolehlivost** – dodržování jízdního řádu, operativní nahrazování vadných vozidel, nízká závadnost atd.,
- **bezpečnost** – představuje moderní vozidla v řádném technickém stavu, dodržování bezpečnostních předpisů pro provoz i údržbu atd.,
- **ekologičnost** – je popsána jako moderní vozidla v řádném technickém stavu, udržování čistoty a nakládání s odpady při údržbě a deponaci atd.,

⁹ ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007, s. 262. ISBN 978-80-7357-266-2.

- **kultura cestování** – dostatečná kapacita vozidel, příjemné a pohodlné prostředí ve vozidlech, ale i na stanicích a zastávkách, úklid a údržba, osvětlení a ochrana před vlivy počasí při čekání, nepřipuštění nežádoucích osob do přepravních prostor, další doplňkové služby ve vozidlech, stanicích a zastávkách (např. občerstvení, záchody, umývárny atd.).

MHD je typická svými vysokými hodnotami přepravních proudů a její **úloha je nezastupitelná** jak ve velkých městech, tak i ve městech středně velkých (přibližně 50 000 až 150 000 obyvatel), ve kterých její podíl na dopravních výkonech činí asi 35 – 40%. Využívání MHD je v ČR na velmi vysoké úrovni a svědčí o tom situace v Praze a okolí, kde je mezi hromadnou dopravou a individuální automobilovou dopravou poměr 57:43. K udržení nebo dokonce zvýšení podílu MHD ve srovnání s individuálním automobilismem může pomoci i železniční doprava, která v případě infrastruktury může poskytnout rychlejší způsob přepravy, než nabízí osobní automobil a v případě autobusové dopravy i mnohem pohodlnější. Většímu zapojení železniční dopravy do vnitroměstské dopravy však zpravidla vždy brání nevyhovující stav železniční infrastruktury na území měst.

2.3 Druhy dopravy v MHD

Na zajištění MHD se podílí široké spektrum druhů dopravy, kde se jednotlivé dopravní prostředky liší např. dopravní cestou, ve zdroji pohonu, v závislosti či nezávislosti trakce, v přepravní kapacitě, prostorovou náročností a dalšími rozdílnostmi. Obrázek 2.1 zobrazuje nejznámější a nejvyužívanější druhy dopravy v MHD¹⁰.

Obr. 2.1 Druhy dopravy v MHD



Zdroj: Vlastní zpracování.

¹⁰ ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007, s. 99-101. ISBN 978-80-7357-266-2.

Tramvajová doprava

Je dominantním subsystémem MHD. Existuje několik forem. První forma je tzv. klasická, kdy jsou tratě vedeny v souběhu s ostatním provozem po komunikacích anebo existují další formy, od částečně rychlodrážních tratí (např. Praha – Barrandov) až po tratě blížíící se svým charakterem spíše metru nebo železnici (např. Stuttgart), respektive svébytné formy jako např. systém ve francouzském městě Nancy, označovaný Tramway sur pneus neboli tramvaj na pneumatikách. S dalšími druhy kolejové dopravy tvoří pátevní systém MHD, disponuje velkou přepravní kapacitou (až 14 000 osob za hodinu). Je výhodná, zejména pokud využívá tramvajovou trať oddělenou od ostatní dopravy. V centrech měst kde takové řešení nebývá možné, dochází díky souběhu s individuální dopravou ke kongescím. Jedno z řešení může být regulační opatření vůči automobilovému provozu, preference tramvají na křižovatkách nebo přesunutí kolejového tělesa pod zem (podpovrchová tramvaj).

Metro

Je pátečním prvkem celého systému MHD ve středně velkých a velkých městech (první podzemní dráha na světě byla otevřena v roce 1863 v Londýně). Jde o technologii, která je odvozena od klasické železnice, trať je vedená zpravidla pod úrovní povrchu, na okrajích města může ale i vystoupit na povrch. Existují města, kde vedení po povrchu převládá (Amsterdam). Metro je absolutně nezávislé na ostatních druzích dopravy i počasí. Hlavní negativem jsou vysoké stavební náklady i vyšší náklady provozní, naopak pozitivem je především vysoká výkonnost (až 70 000 osob za hodinu) a dosahovaná cestovní rychlost přibližně 40 km/hod. Svěbytnou formou jsou tzv. VAL systémy, tedy automatické bezřidičové systémy, které tvoří nosný systém MHD např. ve francouzském Lille, kde se některé lehké formy prolínají s novými formami tramvaje.

Rychlodráha

Tento typ dopravního prostředku má oddělenou dopravní cestu od ostatní dopravy, v centru města může být vedena pod nebo nad zemí. Provoz je zajišťován zpravidla speciálními elektrickými jednotkami, které jsou uzpůsobeny k častému zastavování. Její technická rychlost může přesáhnout hranici až 100 km/hod. a pozitivem je zde vysoká přepravní kapacita, která je okolo 60 000 osob za hodinu. Vhodná je zejména přechodnost používaných vozidel na klasickou železniční síť. Problémem může být i větší docházková vzdálenost

k zastávkám, což je možné řešit návaznou dopravou, toto řešení je výhodné zejména pro cestující z okrajových částí měst do stanic v centru. Rychlodráha plní také nezanedbatelnou úlohu v zajištění služeb v oblasti rekreační dopravy občanů města.

Autobusová doprava

Je velmi přizpůsobivá konkrétním dopravním podmínkám a ve velkých městech doplňuje síť kolejové dopravy, kterou v případě mimořádných událostí nebo výluk nahrazuje. Jelikož využívá komunikace s ostatními druhy silniční dopravy je podstatně méně náročná při vlastní výstavbě (budují se pouze autobusové zastávky nebo nádraží). Avšak souběh s individuální automobilovou dopravou způsobuje podstatné problémy a to zejména nízkou cestovní rychlost nebo někdy značné odchylky od jízdního řádu. V případě, že se jedná o prostorové možnosti, lze tyto problémy řešit samostatným nebo odděleným jízdním pruhem (např. zprovoznění vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy na Sydney Harbour Bridge snížilo jízdní dobu z předměstí do centra přibližně o 20 minut, což přilákalo o 23% více zákazníků).

Trolejbusová doprava

Tato doprava je vázána na vrchní trolejové vedení, které je šetrnější k životnímu prostředí než doprava autobusová. Jsou zde identické problémy s individuální automobilovou dopravou jako u autobusů. Trolejbusy mohou hrát klíčovou roli v obsluze malých měst, u větších pak plní funkci napájecího neboli doplňkového prostředku. Spojením výhod autobusové (nezávislý pohyb) a trolejbusové (ekologicky provoz) dopravy vznikají hybridní trolejbusy, které v úsecích mimo trolejovou síť používají k pohonu spalovací motor.

Vodní doprava

Provoz osobních lodí městské dopravy je převážně realizován na řekách nebo spojovacích kanálech, méně často pak na jezerech (např. Ženeva, Curych). Ve městech má většinou charakter lokální rekreační nebo doplňkové dopravy (např. přívozy sloužící k překonání vodního toku), v případě vhodných podmínek může zastávat i roli pravidelné linkové dopravy (např. Benátky nebo trajekty v některých městech).

Nekonvenční doprava

Co se týče městské dopravy, jsou to zejména lanové dráhy, monoraily (monorail: jednokolejnicová nekonvenční dráha, závěsná nebo sedlová technologie) nebo dráhy s pohonem na principu magnetické levitace. Tato doprava je vhodná pouze ve specifických případech, protože má vysoké pořizovací náklady (např. v rámci výstavních areálů, spojení mezi velkými dopravními terminály atd.).

V tabulce 2.1 lze vidět počet přepravených osob v jednotlivých krajích ČR rozdělených podle druhu MHD na osoby přepravené tramvaji, trolejbusy a autobusy.

Tab. 2.1 Počet přepravených osob pomocí MHD v jednotlivých krajích ČR za rok 2010 (v mil.)

KRAJE	TRAMVAJE	TROLEJBUSY	AUTOBUSY	Σ
Hl. město Praha	345,5	-	311,3	656,8
Středočeský kraj	-	-	28,4	28,4
Jihočeský kraj	-	16,0	33,7	50,6
Plzeňský kraj	37,3	27,3	37,2	101,8
Karlovarský kraj	-	2,6	18,4	21
Ústecký kraj	10,9	33,0	55,5	99,4
Liberecký kraj	9,1	-	28,7	37,8
Královéhradecký kraj	-	11,4	29,3	40,7
Pardubický kraj	-	11,2	17,3	28,5
Kraj Vysočina	-	7,1	12,5	19,6
Jihomoravský kraj	194,1	42,9	122,8	359,8
Olomoucký kraj	26,6	-	34,6	61,2
Zlínský kraj	-	25,2	15,4	40,6
Moravskoslezský kraj	50,2	14,7	71,5	136,4

Zdroj: Vlastní zpracování.

Hlavní město Praha navíc jako jediné město v ČR provozuje metro a za rok 2010 bylo tímto dopravním prostředkem přepraveno 578,5 mil. osob.

2.4 Města zabezpečující MHD

Tradičně byly **obce** členěny na vesnice, městečka (městyse) a města. Pojem vesnice zákon nepoužívá, i když jsou to obce bez statutu města a prostřední stupeň městečko není také užíván. **Města** jsou tedy obce, které byly městy ke dni účinnosti **zákona o obcích č. 128/2000 Sb.** Obce, které získaly postavení města během historického vývoje, nemusí být městy i dnes. Novými městy se mohou stát obce, které mají nejméně 3 000 obyvatel a za město je určí předseda Poslanecké sněmovny Parlamentu. Návrh předsedovi Poslanecké sněmovny podává obec, která má zájem stát se městem. Podmínkou je vyjádření vlády, ať už je kladné či záporné. Zákon neupravuje možnost zbavení postavení města a jeho změnu na obyčejnou

obec, pokud poklesne počet obyvatel pod stanovenou hranici či z jiných příčin. O statut města přijde pouze v případě, že se město rozdělí a část nesoucí název města nebude mít požadovaný počet obyvatel. Dnes je podle zákona vytvářena zvláštní skupina obcí – měst. Podle míry přenesené státní správy rozlišujeme kategorie **obcí**:

- obec se základní působností,
- obec s matričním úřadem,
- obec s působností stavebního úřadu,
- obec s pověřeným obecním úřadem,
- obec s rozšířenou působností.

MHD hraje velkou roli v každodenním životě. Velké procento obyvatel ČR žije v městských oblastech. Každý občan má právo volby mezi různými druhy dopravy. Výběr konkrétního druhu dopravy závisí na pojmech, jako je dostupnost, kvalita, cena a pověst operátora. Občané všech sociálně-ekonomických skupin očekávají rostoucí hodnotu služeb, která je jim poskytována ve všech oblastech života. Veřejná doprava je proto chápána jako podnikání, které pomáhá podporovat kvalitu života, udržitelnost zaměstnanosti a potenciál rozvoje. Efektivní zabezpečení života ve městě vyžaduje, aby byl systém veřejné dopravy spolehlivý, hospodárný, otevřený spolupráci, respektující zákazníka a dostupný. V dnešní době je nutné uvědomit si hypotetickou hodnotu, dočasnost a pominutelnost nevyužitých kapacit MHD.

MHD v českých městech

Největší systém MHD se nachází v hlavním městě **Praze**. Je zde největší tramvajový i autobusový provoz a jediná podzemní dráha v ČR. Řadí se sem také lanová dráha na Petřín a šest přívozů. Žádné jiné město v ČR nedosahuje ani poloviny rozsahu pražské sítě.

Z hlediska velikosti následuje **Brno**, které disponuje tramvajemi, autobusy, trolejbusy a loděmi, které se nachází na brněnské přehradě. Trolejbusová síť je zde největší v celé ČR, avšak hlavním dopravním systémem v tomto městě jsou tramvaje, které jsou zde od roku 1869, a tudíž nejstarší na území státu. Město plánuje vybudování lanovky na hrad Špilberk a také výstavbu podpovrchové dráhy (podpovrchové tramvaje), neboť síť MHD je ve špičkách místy přetížená.

V **Ostravě** je situace komplikovanější, zástavba je jinak rozmístěna, což je pro dopravu nevyhovující. Tramvaje jsou vždy v jednom směru prázdné a ve druhém přeplněné. Je to způsobeno umístěním centra města, kde trolejbusy obsluhují severovýchod a tramvaje (páteří systém) jih a západ. Autobusová doprava je rozmístěna nejlépe.

Menší tramvajové či trolejbusové sítě s pár linkami, doplňované desítkami linek autobusových se nachází v městech od 50 000 do 200 000 obyvatel (**Plzeň** – tramvaje i trolejbusy, **Liberec**, **Olomouc**, **Ústí nad Labem**, **Hradec Králové**, **České Budějovice**, **Pardubice**, **Zlín**, **Teplice**, **Most**, **Opava**, **Jihlava**, **Chomutov**). Mnohdy je MHD tvořena pouze autobusovou dopravou (**Havířov**, **Kladno**, **Frýdek-Místek**, **Děčín**, **Prostějov**, **Karlovy Vary**). Z několika měst přesahuje elektrifikovaná síť do sousedních měst či obcí, které jsou součástí příslušné aglomerace (**Otrokovice**, **Litvínov**, **Jablonec nad Nisou**, **Modřice** atd.).

Malý význam má MHD v menších okresních městech, kde jí zajišťují jen autobusy (kromě **Mariánských lázní** – i trolejbusová doprava). Jedná se o jednu nebo několik autobusových linek, které jsou provozovány v dlouhých intervalech nebo jen ojediněle. Skoro každý okres obsahuje jedno nebo několik měst s MHD, ale některá malá města status MHD ani nemají.

Spolupráce dopravních podniků a měst

V následující tabulce 2.2 lze vidět všechny dopravní podniky v ČR včetně jejich vlastníků.

Tab. 2.2 Dopravní podniky v ČR

NÁZEV DOPRAVNÍHO PODNIKU	ZÁPIS DO OR	VLASTNÍK (akcionář)
Dopravní podnik města Brna, a. s.	01.01. 1998	s. město Brno 100%
Dopravní podnik města České Budějovice, a. s.	01.09. 1997	s. město Č. B. 100%
Dopravní podnik města Děčína, a. s.	01.01. 1995	s. město Děčín 100%
Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s.	01.04. 1997	s. město H. K. 100%
Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova, a. s.	25.03. 1996	s. město Ch. 84,15%, město Jirkov 15,85%
Dopravní podnik města Jihlavy, a. s.	01.01. 1998	s. město Jihlava 100%
Dopravní podnik Karlovy Vary, a. s.	01.05. 1993	s. město K. V. 100%
Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s.	01.04. 1993	údaj nenalezen
MĚSTSKÁ DOPRAVA Mariánské Lázně, s. r. o.	21.06.2006	Město M. L. 60%, bývalý soukromý provozovatel 40%
DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a. s.	01.01. 1995	Fond národního majetku České republiky 100%
Dopravní podnik města Olomouce, a. s.	29.03. 1994	s. město O. 100%
Městský dopravní podnik Opava, a. s.	25.01. 1996	s. město Opava 100%
Dopravní podnik Ostrava, a. s.	19.10. 1995	s. město Ostrava 100%
Dopravní podnik města Pardubic, a. s.	01.07. 1995	s. město P. 100%
Plzeňské městské dopravní podniky, a. s.	01.05. 1998	s. město Plzeň 100%
Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.	11.07. 1991	hl. m. Praha 100%
Veolia Transport Teplice, s. r. o.	22.11.1993	Veolia Transport Česká republika, a. s. 100%
Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a. s.	01.01. 1997	s. město Ú. n. L. 100%
Dopravní společnost Zlín - Otrokovice, s. r. o.	01.01. 1995	s. město Zlín 87%, město Otrokovice 13%

Zdroj: Vlastní zpracování.

V ČR existuje celkem 19 dopravních podniků. Velká většina je akciovými společnostmi a jen 3 podniky jsou společnostmi s ručením omezeným.

Z předchozí tabulky lze vyčíst, že dopravní podniky v ČR, pokud zastupují dopravu v jednom městě, jsou 100% vlastněny právě tímto městem. Naopak podniky, které zajišťují dopravu ve dvou městech, jsou převážně ve vlastnictví většího města neboli statutárního města a pouze malou část vlastní také město přidružené. Jako příklad může být Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s. r. o., kde 87% vlastní statutární město Zlín čili město s větší dopravní obslužností a pod tuto společnost spadá i město Otrokovice, které vlastní pouhých 13%.

Předmět podnikání je u těchto podniků v zásadě stejný. Rozdíl je v tom, že každé město má jinou dopravní vybavenost a ne každé město si může dovolit provozovat všechny druhy dopravy. Předmět podnikání u většího Statutárního města¹¹:

- provozování dráhy tramvajové a drážní dopravy tramvajové,
- provozování dráhy trolejbusové a drážní dopravy trolejbusové,
- provozování dráhy,
- vnitrozemská vodní veřejná doprava jak pravidelná, tak nepravidelná,
- opravy silničních vozidel,
- vodoinstalatérství, topenářství,
- provádění staveb, jejich změn a odstraňování,
- revize určených technických zařízení v provozu,
- provozování autoškoly,
- psychologické poradenství a diagnostika,
- silniční motorová doprava (nákladní vnitrostátní, vnitrostátní příležitostná osobní, vnitrostátní veřejná linková, vnitrostátní zvláštní linková),
- opravy ostatních dopravních prostředků a pracovních strojů,
- montáž, opravy, revize a zkoušky elektrických zařízení,
- výroby, instalace, opravy elektrických strojů a přístrojů, elektronických a telekomunikačních zařízení atd.

¹¹ Dopravní podnik města Brna, a. s. [online]. 2011, [2012-01-04]. Dostupný z WWW: <<http://www.dpmb.cz/Default.aspx?seo=vyrocní-zpravy>>.

3 Analýza současného vztahu mezi městem a poskytovatelem městské hromadné dopravy

Zabezpečení MHD v obcích funguje na základě uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících. Tyto smlouvy nejsou veřejnoprávními smlouvami, musí být v souladu s příslušným zákonem a v návaznosti na přímo použitelný předpis Evropských společenství, který je nadřazen zákonům ČR.

3.1 Zabezpečení MHD v obcích¹²

Veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou (dále jen „dopravní obslužnost“) se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, do zaměstnání, k orgánům veřejné moci, do zdravotnických zařízení, které poskytují základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, společenských a rekreačních potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.

Dopravní obslužnost obce

Obce ve své samostatné působnosti stanovuje rozsah dopravní obslužnosti a zajišťuje dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících propojením veřejné drážní osobní dopravy a veřejné linkové dopravy, ale i zvlášť. Obec zajišťuje dopravní obslužnost na svém územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti, která je zajišťována na území kraje. Obec také může zajišťovat veřejné služby v přepravě cestujících mimo svůj územní obvod, pokud je to potřebné pro obec a jen se souhlasem kraje a obcí, které mají uzavřenou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících a jejichž územní obvod je zajišťováním služeb dotčen.

Dopravní plánování a integrované veřejné služby

Dopravní plánování je zajišťováno Ministerstvem dopravy a kraje prostřednictvím plánu dopravní obslužnosti území. Cílem je vytvářet podmínky pro **hospodárné, efektivní a účelné** zabezpečení dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti.

¹² Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

Plán dopravní obslužnosti území:

- jsou povinni pořizovat Ministerstvo dopravy a kraje,
- se pořizuje na dobu nejméně 5 let a obsahuje hlavně popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících, předpokládaný rozsah poskytované kompenzace, časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv, harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
- pořizovatel zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Obce mohou samostatně, ale i společně založit právnickou osobu pro plnění úkolů při zřizování a organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících (dále jen „organizátor“). Organizátor pověřený obcí uzavírá jejím jménem smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na určeném území a u určených druhů dopravy.

Postup při poskytování veřejných služeb

Obce mohou pro zajištění dopravní obslužnosti poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících samy nebo uzavírat smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravci, kteří jsou provozovateli dopravy podle jiných právních předpisů. Dopravce musí ke dni nabytí účinnosti smlouvy o veřejných službách v přepravě:

- mít přidělenou dopravní kapacitu cesty, osvědčení dopravce a uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy s provozovatelem dráhy,
- mít licenci a schválený jízdní řád nebo osvědčení o oprávnění podnikání v městské autobusové dopravě,
- mít zajištěná vozidla, zaměstnance a technické zázemí nezbytné pro provozování dopravy podle přidělené kapacity dopravní cesty nebo schváleného jízdního řádu,
- být způsobilý poskytovat souhrn činností uložených zákonem o silniční dopravě a zákonem o drahách,
- splňovat standardy bezpečnosti a kvality dopravy, a také standardy pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících – objednatel může uzavřít smlouvu buďto pomocí **nabídkového řízení** nebo **přímého zadání**.

Nabídkové řízení

Toto řízení se zahajuje uveřejněním oznámení o zahájení nabídkového řízení. Oznámení je výzvou pro neomezený počet dopravců, kteří podají nabídku a prokáží splnění požadované kvalifikace.

Oznámení musí obsahovat:

- identifikační údaje o objednavateli,
- popis předmětu řízení, který zahrnuje předpokládanou hodnotu a předpokládaný rozsah veřejných služeb v přepravě cestujících,
- kritéria výběru dopravce,
- informace o dostupnosti dokumentace k řízení,
- lhůtu pro podání nabídek, která nesmí být kratší než 52 dnů ode dne zveřejnění oznámení o nabídkovém řízení,
- místo podání nabídky a informaci o tom, v jakém jazyce má být vyhotovena.

Oznámení o nabídkovém řízení zveřejní objednatel v informačním systému podle **zákona o veřejných zakázkách**. Pokud rozsah veřejných služeb v přepravě cestujících překročí 50 000 km za rok, musí objednatel zveřejnit nabídkové řízení rovněž v Úředním věstníku Evropské unie prostřednictvím Úřadu pro úřední tisky.

Obsah dokumentace nabídkového řízení se řídí zákonem o veřejných zakázkách a v dokumentaci se vymezí veřejné služby v přepravě cestujících tak, aby tvořily ucelené technické a provozní soubory a byly dopravně provázené s jinými veřejnými službami v přepravě cestujících.

Objednatel může o podaných nabídkách dále jednat a v tomto případě oznámení o zahájení nabídkového řízení musí obsahovat:

- způsob jednání o nabídkách, zda bude jednání s dopravci odděleně nebo současně,
- způsob výběru dopravců pro následující jednání, pokud objednatel bude postupně omezovat jejich počet.

Před prvním jednáním objednatel písemně vyzve všechny dopravce, kteří nebyli vyloučeni z účasti v nabídkovém řízení, aby se dostavili k tomuto jednání.

Pro posouzení a hodnocení nabídek se použijí příslušná ustanovení zákona o veřejných zakázkách s tím, že základním hodnotícím kritériem pro výběr dopravce je pouze a jen **ekonomická výhodnost nabídky**.

Objednatel může uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících i s právnickou osobou, která se nabídkového řízení neúčastnila, jestliže:

- v nabídce vybraného dopravce byla taková možnost uvedena, včetně právní formy, minimálního základního kapitálu, vlastnické struktury a návrhu obsazení orgánů právnické osoby,
- ji objednatel nebo vybraný dopravce ovládá v době uzavření smlouvy,
- předmětem její činnosti je realizace předmětu smlouvy,
- splňuje kvalifikační předpoklady.

Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřenou na základě nabídkového řízení lze doplnit a to za předpokladu, že:

- objednatel oznámí písemnou výzvou záměr o doplnění dodatečné veřejné služby dopravci,
- dodatečná veřejná služba vznikla v důsledku okolností objektivně nepředvídatelných při zahájení původního nabídkového řízení,
- dodatečné služby nemohou být technický a ekonomický odděleny od služeb obsažených v zadávacích podmínkách původního nabídkového řízení aniž by způsobily ekonomické újmy objednateli,
- celková kompenzace za dodatečné veřejné služby nepřekročí 20% z celkové výše kompenzace za služby obsažené v původním nabídkovém řízení.

Objednatel uchovává dokumentaci (všechny dokumenty v listinné podobě nebo na nosičích dat + úplné znění všech nabídek dopravců, smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících a všech jejich změn) po dobu 5 let od ukončení účinnosti smlouvy.

Pro zrušení nabídkového řízení se použijí příslušná opatření ustanovení zákona o veřejných zakázkách včetně důvodu zrušení. Objednatel může nabídkové řízení rovněž zrušit, pokud to tak stanovil v oznámení o nabídkovém řízení.

Přímé zadání

Pokud jsou splněny podmínky podle přímo použitelného předpisu Evropských společenství, lze přímým zadáním uzavřít smlouvu o veřejných službách s dopravcem, který má zajišťovat:

- veřejnou drážní osobní dopravu buďto celostátní, nebo regionální,
- veřejné služby v mimořádné situaci,

- veřejné služby, jejichž průměrná roční hodnota nebo počet kilometrů za rok nepřesáhnou hodnoty, které jsou uvedeny v přímo použitelném předpise Evropských společenství,
- veřejné služby jako vnitřní provozovatel pokud je objednavatelem kraj nebo obec.

Nejpozději 1 rok před zahájením nabídkového řízení nebo uzavřením smlouvy pomocí přímého zadání uveřejní objednatel informace o svém rozhodnutí uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících v Úředním věstníku Evropské unie.

Dopravce je oprávněn požadovat, aby ve smlouvě uzavřené buď přímým zadáním, nebo nabídkovým řízením byla obsažena povinnost nového dopravce odkoupit vozidla, která:

- byla nově pořízena ve druhé polovině doby účinnosti smlouvy se souhlasem objednatele,
- sloužila k zabezpečování veřejných služeb, které mají být zčásti nebo zcela předmětem nově uzavřené smlouvy,
- nemohou být dopravcem využita pro zabezpečování jiných veřejných služeb.

Kupní cena se stanoví jako očekávaná účetní hodnota v době převzetí vozidel, pokud dopravce požaduje odkoupení vozidel, je povinen objednateli poskytnout seznam vozidel, na něž se odkup vztahuje spolu s daty jejich pořízení, podmínek jejich financování a doby jejich amortizace.

Přeprava cestujících veřejnou linkovou dopravou a na dráze tramvajové

Při zajišťování přepravy cestujících veřejnou linkovou dopravou a na dráze tramvajové se vybere dopravce podle zákona o veřejných zakázkách, jen pokud nejsou splněny tyto případy:

- cestující platí dopravci jízdné,
- dopravci je uděleno právo čerpat kompenzaci z veřejných rozpočtů,
- kompenzace nevylučuje obchodní riziko dopravce spojené s výší tržeb z jízdného za zajištění přepravy cestujících.

Mimořádná situace

Mimořádnou situací se rozumí hrozba přerušení poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících a v tomto případě může objednatel:

- uzavřít smlouvu na poskytování dotčených veřejných služeb přímým zadáním,
- rozšířit již uzavřenou smlouvu o poskytování dotčených veřejných služeb bez nabídkového řízení,

- rozhodnutí uložit poskytování dotčených veřejných služeb dopravci, který je provozovatelem dopravy podle jiných právních předpisů.

Kompenzace

Dopravce před uzavřením smlouvy předloží objednateli finanční model nákladů, výnosů a čistého příjmu. Na základě tohoto modelu je objednatel povinen zkontrolovat, zda kompenzace není nadměrná, neboť kompenzaci poskytuje objednatel ze svého rozpočtu. Prováděcí právní předpis stanoví náklady, výnosy a provozní aktiva, které slouží pro sestavení finančního modelu, vymezení čistého příjmu a maximální dovolené míry výnosu na kapitál, způsob, jakým bude dopravce náklady, výnosy a provozní aktiva prokazovat objednateli, ale také způsob sestavení finančního modelu, způsob určení nadměrné kompenzace a postup při změně výše kompenzace.

Dohled při uzavírání smlouvy

Dohled nad dodržováním postupu při uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících vykonává Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Úřad:

- rozhoduje o tom, zda objednatel postupoval v souladu se zákonem a přímo použitelným předpisem Evropských společenství,
- ukládá sankce a nápravná opatření,
- projednává správní delikty,
- kontroluje úkony objednatele (kontrola úkonů objednatele probíhá, pokud osoba, která má námitky, podá písemný návrh).

Správní delikty právnických osob

Objednatel se dopustí správního deliktu pokud:

- při nabídkovém řízení nedodrží zákonem stanovený postup,
- uzavře smlouvu v rozporu se zákazem jejího uzavření,
- doplní již uzavřenou smlouvu o dodatečné veřejné služby v rozporu se zákonem,
- nezveřejní zákonem stanovené informace,
- odmítne řešit námitky atd.

Standardy kvality a bezpečnosti

Informační zařízení pro cestující:

- vozidla zajišťující veřejné služby v přepravě cestujících musí být označena: ve veřejné linkové dopravě označením linky a názvem cílové zastávky spoje, toto označení musí být čitelné i za tmy; ve veřejné drážní osobní dopravě kromě tramvajové a trolejbusové speciálním názvem konečné stanice,
- vozidla pro cestující s omezenou schopností pohybu a orientace musí být označena mezinárodním symbolem přístupnosti,
- vozidla, která jsou uvedena do provozu, musí být vybavena zařízením umožňujícím akustické podávání informací cestujícím po dni nabytí účinnosti příslušného zákona.

Přeprava osob s omezenou schopností pohybu a orientace:

- ve vozidle jsou pro ně vyhrazena a označena místa k sezení,
- ve vozidle je umožněna přeprava dětského kočárku s dítětem,
- ve vozidle je umožněna přeprava vodícího psa doprovázející nevidomou osobu,
- vozidla musí umožňovat přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace, včetně osob na vozíku.

Technické parametry vozidel: tyto vozidla mohou souhrnně dosahovat nejvýše průměrného stáří vozidel podle platného právního předpisu.

3.2 Historie Ostravy a jejího MHD

Historie Ostravy i jejího dopravního podniku je velice rozmanitá. Ostrava dostala jméno podle řeky Ostravice, která ji rozděluje na moravskou a slezskou část a základ slova Ostrava znamená např. ostře nebo bystře tekoucí řeka. Toto město jako každé jiné je obklopeno moderním světem a součástí života každého moderního města je MHD.

Historie statutárního města Ostravy¹³

Už v době kamenné bylo poprvé doloženo osídlení území, na kterém dnešní město leží. Četné archeologické nálezy dokládají přítomnost lovců mamutů na vrchu Landek asi před 25 tisíci lety. Nejvýznamnějším objevem byla 48 mm vysoká soška nalezená v roce 1953, torzo

¹³ Statutární město Ostrava [online]. 2011, [2012-02-03]. Dostupný z WWW: < <http://www.ostrava.cz/cs/o-meste/historie-mesta> >.

ženské postavy z krevele, které se nazývá Petřkovická (Landecká) venuše. Je patrné, že pravěcí lovci používali uhlí ze slojí jako palivo (první doložené použití černého uhlí na světě).

Slezskoostravský hrad byl vybudován nad soutokem řeky Lučiny s Ostravicí ke střežení hranice mezi polským a českým státem. Statut města byl udělen dnešní Moravské Ostravě před rokem 1279. Město se stalo střediskem biskupské vesnice, jeho jádro tvořilo čtyřúhelníkové náměstí (dnešní Masarykovo náměstí).

Budova radnice prošla několika stavebními úpravami a současná podoba pochází z roku 1859. Roku 1533 město koupilo ves Čertovu Lhotu (dnešní Mariánské Hory) a 1555 Přívoz. Do života tohoto města zasahovaly vedle vojenských tažení také živelné pohromy – povodně a požáry, ale i morové epidemie. Za třicetileté války se Moravská Ostrava zařadila mezi nejvíce postižená města v českých zemích.

Pro život na Ostravsku přinesl objev uhlí v roce 1763 v údolí Burňa v Polské Ostravě oživení hospodářského života. V roce 1828 nastal prudký růst aglomerace díky založení železáren ve vsi Vítkovice. Ostrava se stala ve druhé polovině 19. století jedním z nejvýznamnějších průmyslových středisek rakousko-uherské monarchie a výrazně se zvýšil i příliv obyvatelstva. Společenský a kulturní život se soustřeďoval do českého Národního domu (dnes Divadlo J. Myrona), Německého domu, který byl zničen na konci 2. sv. války, Polského domu a Městského divadla (dnes Divadlo A. Dvořáka). Po vzniku Československé republiky („dále jen ČSR“) 1918 se Ostrava začala pomalu převážet ve správní, společenské a kulturní centrum.

Dne 1. ledna 1924 vznikla tzv. Velká Ostrava, která byla vytvořena ze sedmi moravských obcí (Moravská Ostrava, Přívoz, Mariánské Hory, Vítkovice, Hrabůvka, Nová Ves a Zábřeh nad Odrou). Vyrostla zde řada obchodních domů, bank, administrativně správních budov a roku 1930 byla slavnostně otevřena Nová radnice s kvadratickou 75 m vysokou prosklenou věží. Život města ovlivnila léta 1929-1934 kdy proběhla světová hospodářská krize.

Po roce 1945 se ČSR orientovalo na rozvoj hornictví, ocelářství a dalších oborů těžkého průmyslu. Město Ostrava bylo nazýváno „město uhlí a oceli“ nebo „ocelové srdce republiky“. Rokem 1949 začalo budování rozsáhlého průmyslového komplexu Nová huť v Ostravě-Kunčicích. Došlo také k přílivu nových pracovních sil a vyrostla řada nových sídlišť. Ostrava se stala sídlem Vysoké školy báňské v roce 1945 a v roce 1991 zde vznikla Ostravská univerzita. Ve městě se nacházel rozmanitý kulturní a společenský život.

Po roce 1989 zde došlo k výrazným politickým a hospodářským změnám, kdy se Ostrava stala statutárním městem v čele s primátorem, městskou radou a zastupitelstvem voleným ve svobodných a demokratických volbách. Důlní činnost byla razantním způsobem utlumena – Vítkovické vysoké pece vyhasly 1998 a začaly se soustředit na strojírenskou výrobu a ocelářství se soustředilo do Nové huti (dnes Arcelor Mittal). Ostrava se stala sídelním městem ostravsko-opavské diecéze. Povodeň roku 1997 dramaticky zasáhla do života obyvatel tohoto města a je označována jako „tisíciletá voda“. Rokem 2000 se Ostrava stala sídelním městem Moravskoslezského kraje („dále jen MSK“).

Ostrava je rozlohou třetím největším městem ČR a třetím v pořadí podle počtu obyvatel. Nachází se 10 km jižně od státní hranice s Polskem a 50 km západně od hranice se Slovenskem. Městem protékají řeky Lučina, Odry, Opava a Ostravice. Od hlavního města Prahy je vzdálena 360 km. Některé geografické a demografické údaje o Ostravě lze vidět v tabulce 3.1.

Tab. 3.1 Vybrané geografické a demografické údaje o Ostravě

POČET OBYVATEL K 01.01. 2012	306 128 obyvatel
ROZLOHA	214 km ²
POČET MĚSTSKÝ ČÁSTÍ	23
HUSTOTA OSÍDLENÍ	1 500 obyvatel / km ²
NEJVÝŠE POLOŽENÉ MÍSTO	336 m n. m. (v oblasti ulice Vodárenské, Krásné pole)
NEJNIŽE POLOŽENÉ MÍSTO	193 m n. m. (křižovatka ulic Jan Marie a Garbova, Slezská Ostrava)

Zdroj: Vlastní zpracování

Historie MHD v Ostravě¹⁴

Vývoj MHD je vždy úzce spojen s hospodářským a politickým vývojem celého regionu. Na Ostravsku tomu nebylo jinak, střídala se zde poklidná období s méně klidnými, což se projevilo i v dopravě. Historii MHD na Ostravsku lze rozdělit:

- **(1894 – 1918: Rakousko-Uhersko) – počátky městské dopravy,**

Koncem 19. století vznikala na území Moravské Ostravy a okolních obcí jedna z největších průmyslových oblastí Evropy a otázka vhodného řešení dopravy byla stále naléhavější díky zvyšujícímu se počtu obyvatel, dolů, hutí atd. Ostravu spojila se světem železnice v roce 1847. Provoz parní tramvaje byl zahájen roku 1894 a mimo dopravy osob byla provozována také nákladní doprava. V dalších letech docházelo k rozšiřování tratí a v roce 1897, kdy byla

¹⁴ Dopravní podnik Ostrava, a. s. [online]. 2011, [2012-02-03]. Dostupný z WWW: <<http://dpo.cz/historie/historie.htm>>.

v Ostravě postavena první elektrárna, byly zahájeny přípravy na elektrifikaci parní tramvaje. V ulicích města se první elektrické tramvaje objevily v roce 1901. První světová válka narušila celkový provoz všech drah.

▪ **(1918 – 1938: první republika) – poklidná léta,**

Vznikem samostatné Československé republiky 28. října 1918 byly vyřešeny majetkové otázky a posléze Společnost brněnských místních drah přesunula své ředitelství do Ostravy, kde změnila název na Společnost moravských místních drah (dále jen „SMMD“). V ulicích města se v roce 1930 objevil nový dopravní prostředek – autobus. Protože byl parní provoz drahý, bylo rozhodnuto o postupné elektrifikaci.

▪ **(1938 – 1948) – těžké časy plné změn,**

Doslovnou tragédií se pro region Ostravska stala Mnichovská dohoda podepsána 30. září 1938. Německo zabralo veškerá území ležící na levém břehu Odry a napadlo Polsko, které se zmocnilo celého Karvinska s Bohumínska. Tragické období Protektorátu Čechy a Morava mělo přímý dopad na dopravu. Byla zavedena jízda vpravo a ve služebním styku bylo nařízeno používání němčiny. 30. dubna 1945 bylo Rudou armádou osvobozeno Ostravsko a okamžitě se začalo s odstraňováním následků války a obnovováním dopravy. Správní rada SMMD rozhodla o likvidaci společnosti a o převodu majetku na město Ostravu v roce 1947.

▪ **(1948 – 1960) – městská doprava za budování socialismu,**

V únoru 1948 komunistický převrat a zákon o komunálních podnicích vytvořil podmínky pro sloučení všech provozovatelů MHD v Ostravě. Dopravní podnik města Ostravy byl se zpětnou platností od 1. ledna založen v květnu 1949. Začaly vznikat návrhy na propojení všech dosud vybudovaných drah a na celkové zlepšení dopravní situace např. zavedení jednotného tarifu v roce 1953. 9. května 1952 byla zavedena trolejbusová doprava pro zlepšení obsluhy centra města.

▪ **(1960 – 1978) – období preference autobusů,**

Docházelo k rušení jednokolejných tramvajových tratí. Trolejbusová doprava utrpěla nejvíce zřízením pěší zóny v centru města, kde měla svůj nejfrekventovanější úsek. Trolejbusy měly být zlikvidovány roku 1969, což se naštěstí nestalo. Reorganizace tarifu roku 1967 – jízdné bylo nepřestupné. Pro autobusy byla adaptována bývalá vozovna tramvají a vystavěny nové garáže. Pro zrychlení dopravy a úsporu průvodčích bylo zavedeno tzv. mechanické odbavování cestujících 1. července 1978, kdy byly všechny vozy vybaveny znehodnocovači, ve kterých si cestující označovali jízdenky zakoupené v předprodeji.

- **(1978 – 1989): návrat k elektrické trakci,**

Růst cen nafty po energetické krizi a nutnost kvalitativní změny MHD v Ostravě vedly k novému pohledu na výhody elektrické trakce v porovnání s autobusy. Nadále je také rozvíjena i autobusová síť, avšak ne na úkor dopravy tramvajové. Centrálně omezována byla spotřeba energie a nafty, dále byly omezovány nákupy nových vozidel a dalším faktorem, který přispíval ke značnému zhoršování dopravy, byl nedostatek řidičů.

- **(1989 – současnost): městská doprava v nových podmínkách.**

Rok 1989 (pád totalitního režimu) postavil městskou dopravu před nové úkoly. Zejména bylo potřebné co nejvíce zefektivnit hospodaření dopravního podniku a připravit se na konkurenci individuální dopravy, která se brzy začala projevovat úbytkem cestujících a nárůstem osobních automobilů. Byla provozována samostatnější tarifní politika v MHD, ve které byl zaveden zónový tarif, mechanické znehodnovače byly nahrazeny elektronickými a jízdenky byly změněny na časové s možností přestupu. Vznik Ostravského dopravního integrovaného systému byl významnou událostí pro místní dopravu, neboť došlo ke sjednocení s příměstskými autobusovými linkami. Barvou MHD se stala modro-bílá, začaly se vydávat knižní jízdní řády a zlepšila se údržba zastávek a vstřícnost systému MHD k veřejnosti. Vážně narušen povodní byl provoz MHD v létě roku 1997. Plně obnoven byl až po mnoha týdnech za pomoci obětavých pracovníků Dopravního podniku Ostrava, a. s. Do provozu začaly být zaváděny nízkopodlažní tramvaje, trolejbusy a autobusy, což bylo zásadním přelomem. Ostravská MHD vstupuje do nového tisíciletí jako nepostradatelná veřejná služba, která snese srovnání s vyspělejšími částmi Evropy.

3.3 Vztah mezi městem Ostrava a jejím Dopravním podnikem¹⁵

Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících a poskytnutí kompenzací za veřejné služby uzavírané mezi městem Ostrava a Dopravním podnikem Ostrava, a. s. byly uzavírány vždy na jeden rok s tím, že základní body těchto smluv byly totožné, až na některé výjimky a měnily se pouze dodatky k nim např. z důvodu různé vysoké kompenzace. Kvůli tomu byla uzavřena smlouva na 15 let (2010-2024) a ke každému roku budou přiřazeny pouze nové dodatky.

¹⁵ Magistrát města Ostravy – Odbor dopravy. Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících a poskytnutí kompenzací za veřejné služby 2010-2024.

Spolupráce statutárního města Ostravy a Dopravního podniku Ostrava, a. s. na základě platné smlouvy

Objednatel: statutární město Ostrava

Dopravce: Dopravní podnik Ostrava, a. s.

Účelem smlouvy je zajištění dopravních potřeb Objednatele a zajištění řádné a plynulé dopravní obslužnosti v územním obvodu Objednatele co se týče veřejné přepravy cestujících formou veřejné linkové osobní dopravy a drážní osobní dopravy a jejich propojením (konkrétně tramvajové, trolejbusové a autobusové MHD v územním obvodu Objednatele). Územním obvodem se rozumí území statutárního města Ostravy.

Předmět smlouvy

Touto smlouvou se Dopravce zavazuje poskytovat Objednateli veřejné služby v rámci veřejné přepravy cestujících, a to tím, že bude provozovat tramvajovou, trolejbusovou a autobusovou MHD a Objednatel se zavazuje poskytovat ze svého rozpočtu Dopravci finanční plnění ve formě úhrady prokazatelné ztráty jakožto kompenzaci k pokrytí nákladů v souladu s právními předpisy.

Provoz městské hromadné dopravy

V rámci smlouvy bude Dopravce v Územním obvodu Objednatele provozovat tramvajovou, trolejbusovou a autobusovou MHD v takovém rozsahu, který je stanoven pro jednotlivé druhy dopravy v příloze v každém kalendářním roce, není-li ve smlouvě stanoveno jinak.

Doba plnění

Podle smlouvy je tato doba stanovena od 01.01. 2010 do 31.12. 2024. Smluvní strany prohlašují, že provozování veřejné drážní osobní dopravy představuje ze strany Dopravce více než 50% hodnoty služeb poskytovaných Objednateli. Doba také zohledňuje i podmínky amortizace majetku Dopravce, který ho pro plnění závazku využívá. Smluvní období je rozděleno na jednotlivé kalendářní roky a začíná rokem od 01.01. 2010 do 31.12. 2010.

Kompenzace za veřejné služby

Objednatel se zavazuje poskytovat ze svého rozpočtu Dopravci kompenzaci za veřejné služby, tzn. finanční plnění ve formě úhrady prokazatelné ztráty vzniklé Dopravci

provozováním MHD v rámci závazku veřejné služby. **Prokazatelnou ztrátu** tvoří rozdíl mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů vynaložených Dopravcem na plnění smlouvy a přiměřeného zisku a mezi tržbami a výnosy dosaženými Dopravcem při plnění smlouvy, prokazatelná ztráta bude vypočtena vždy samostatně pro dané období, kterým je příslušný kalendářní rok. Do této ztráty nesmí být zahrnuty ztráty, které Dopravci vznikají v souvislosti s provozováním jiných linek a spojů, které nejsou předmětem smlouvy. Výše přiměřeného zisku nesmí být vyšší než přiměřený zisk vypočtený podle příslušných právních předpisů. Prokazatelná ztráta bude Dopravci uhrazena Objednatelům v prokázané výši, vždy však maximálně do výše předběžného odborného odhadu na dané období.

Úhrada prokazatelné ztráty nad rámec výše předběžného odborného odhadu prokazatelné ztráty je přípustná pouze za splnění následujících podmínek:

- v případě vzniku nepředvídatelných skutečností majících vliv na zvýšení nákladů či snížení výnosů,
- písemného schválení ze strany Objednatel.

K úhradě prokazatelné ztráty nad rámec výše předběžného odborného odhadu prokazatelné ztráty může být ze strany Dopravce použit:

- disponibilní zisk z ostatních hospodářských činností,
- přiměřený zisk, pokud nebylo rozhodnuto o jeho účelovém určení.

Pokud dojde ke vzniku **nepředvídatelných skutečností**, které mají vliv na zvýšení nákladů a snížení výnosů, musí Dopravce:

- oznámit a doložit tyto skutečnosti Objednateli,
- vyčíslit jejich důsledky,
- předložit návrh na řešení vzniklé situace.

Nepředvídatelné skutečnosti jsou takové skutečnosti, které nemohl Dopravce objektivně předvídat, a které nemohl objektivně ovlivnit (např. zvýšení cen pohonných hmot a trakčních zdrojů, úprava daňového, sociální a zdravotní zatížení).

Za **uznatelný náklad** při prokazování skutečné výše prokazatelné ztráty se považuje takový náklad, který:

- vznikl Dopravci při plnění předmětu smlouvy,
- byl vynaložen v souladu se smlouvou a s požadavkem péče řádného hospodáře,
- je účetním případem kalendářního roku, na který se prokazatelná ztráta vztahuje,
- představuje úbytek zdrojů ve formě účetního nákladu nebo je investičním výdajem daného období.

Např. provize a náklady za zprostředkování, náklady související s prodejem jízdních řádů, náklady na vymáhání tarifních přírážek, náklady na pojištění, náklady na právní, ekonomické, finanční a personální poradenství, náklady na odpadové hospodářství, manka do normy, účetní odpisy dlouhodobého majetku až na některé výjimky, náklady na opravy, kurzové rozdíly atd.

Za **uznatelný výnos** při prokazování skutečné výše prokazatelné ztráty se považuje takový výnos, který:

- vznikl Dopravci při plnění předmětu smlouvy,
- je účetním případem kalendářního roku, na který se prokazatelná ztráty vztahuje.

Např. výnosy z jízdného MHD, výnosy z předpisu tarifních přírážek, výnosy z náhrad za opravy a likvidaci majetku, výnosy z prodeje jízdních řádů, kurzové zisky, výnosové úroky atd.

Veškeré příjmy z prodeje jízdenek připadají Dopravci. Dopravce je povinen vést samostatnou účetní evidenci pro stanovení a vyčíslení skutečné prokazatelné ztráty. Dopravce se zavazuje finanční prostředky na úhradu prokazatelné ztráty včetně přiměřeného zisku užít jen v souladu s jejich účelovým určením.

Platební podmínky

Objednatel je povinen kompenzaci poskytovat Dopravci v pravidelných platbách ve výši a v termínech stanovených v platebním kalendáři. Objednatel se zavazuje tuto kompenzaci poskytovat bezhotovostně, a to převodem peněžních prostředků na bankovní účet.

Objednatel je oprávněn zastavit úhradu plateb jestliže:

- Dopravce neplní své povinnosti vyplývající z příslušných právních předpisů anebo své závazky vyplývající ze smlouvy,
- Objednatel zjistí, že Dopravce použil finanční prostředky v rozporu s příslušnými právními předpisy anebo v rozporu se smlouvou.

Práva a povinnosti Dopravce

Dopravce má při plnění předmětu smlouvy **povinnost** např.:

- dodržovat platné právní předpisy,
- zajišťovat služby v MHD v souladu s platným tarifem,
- provozovat MHD v péči řádného hospodáře,

- mít po celou dobu trvání smlouvy zajištěn přiměřený počet dopravních prostředků, servisních služeb, náhradních dílů, personálu atd.,
- vést objektivní, správné, úplné a průkazné účetnictví,
- vhodným způsobem prezentovat Objednatele.

Práva a povinnosti Objednatele

Objednatel má při plnění předmětu smlouvy **povinnost** např.:

- zajistit údržbu a sjízdnost místních komunikací,
- plnit všechny finanční závazky,
- informovat Dopravce o všech připravovaných opatřeních.

Objednatel má při plnění předmětu smlouvy **právo**:

- pověřit jinou osobu výkonem určitých činností Objednatele, a to zejména činností týkajících se koordinace dopravní obslužnosti, změn dopravních výkonů anebo změn časového a věcného vymezení spojů a linek pro jednotlivé druhy dopravy v rámci MHD.

Standardy kvality a bezpečnosti

Dopravce je v rámci závazku veřejné služby povinen např.:

- využívat jen takové dopravní prostředky, které mohou být dle příslušných právních předpisů provozovány v tramvajové, trolejbusové a autobusové MHD,
- využívat dopravní prostředky v takové přepravní kapacitě a výkonu a zároveň splňující kvalitativní požadavky pro jednotlivé druhy dopravy v příslušných právních předpisech týkajících se motorových vozidel používaných pro převoz cestujících,
- dodržovat stanovené normy pravidelnosti a plynulosti dopravy,
- zajistit cestujícím dostatečné pohodlí, péči a informovanost.

Kontrola plnění smlouvy

Dopravce je povinen umožnit Objednateli kdykoliv na vyžádání kontrolu ekonomických ukazatelů a dalších údajů potřebných pro posouzení správnosti údajů vykazovaných Dopravcem. Také je Dopravce povinen umožnit Objednateli kontrolu plnění povinností (např. plnění standardů týkajících se kvality a bezpečnosti). Dopravce musí Objednateli poskytnout úplné a přesné informace o veškeré MHD. Kontrolu plnění smlouvy mohou za Objednatele

provádět pracovníci písemně pověřeni vedoucím Odboru dopravy a Odboru kontroly a interního auditu Objednatele nebo přímo vedoucí těchto odborů.

Náhrada, škody, sankce

Pokud jedna ze stran bude v prodlení se splněním svého peněžitého závazku, pak je povinna za každý i započatý den zaplatit druhé straně z nezaplacené částky úrok z prodlení ve výši stanovené právními předpisy práva občanského.

Za neplnění kvality a rozsahu poskytovaných služeb v rámci smlouvy je Objednatel oprávněn účtovat Dopravci pokuty:

- za každý nerealizovaný spoj v celé délce – 5 000 Kč,
- za zrušení spoje bez předchozího písemného souhlasu Objednatele – 50 000 Kč,
- za zrušení celé linky bez předchozího písemného souhlasu Objednatele – 100 000 Kč,
- za každé nesplnění stanovené úrovně náročnosti standardů kvality a bezpečnosti dopravy – 10 000 Kč,
- za uvedení nepravdivých a neúplných informací o dopravních výkonech – 5 000 Kč.

Smluvní pokuty je každá strana povinna uhradit do 15 kalendářních dnů po obdržení výzvy, kterou ji zašle druhá strana.

4 Zhodnocení zabezpečení městské hromadné dopravy ve městě

Každá vládní úroveň, každý článek územní samosprávy (každá obec, každý region a v ČR každý kraj) hospodaří podle svého rozpočtu¹⁶. Také MHD v Ostravě i město Ostrava jsou povinni sestavovat přehledy o financování neboli vzájemné spolupráci města a dopravního podniku k danému roku, uvádět předběžné náklady, výnosy a prokazatelnou ztrátu, během roku je měnit a následně prokázat skutečné hodnoty vykazované v jednotlivých letech.

4.1 Analýza financování ostravské MHD

Neinvestiční financování MHD značí rozdíl mezi uznatelnými náklady a uznatelnými výnosy. Tento rozdíl je označován jako hrazená prokazatelná ztráta viz tabulka 4.1 a město Ostrava ji hraď v plné výši Dopravnímu podniku Ostrava, a. s.

Tab. 4.1 Přehled neinvestičního financování MHD v Ostravě za jednotlivé roky (v tis. Kč)

ROK	NÁKLADY	UZNATELNÉ VÝNOSY	H. P. ZTRÁTA
2007	1 459 753	596 353	863 400
2008	1 542 087	505 807	1 036 280
2009	1 562 921	529 493	1 033 428
2010	1 519 488	503 954 + 22 412	993 122
2011	1 535 929	519 114 + 12 097	1 004 718
2012	1 614 461	522 208 + 10 813	1 081 440

Zdroj: Vlastní zpracování.

Pro procentuální vyjádření bude rok 2007 brán jako rok základní, čili rok, který značí 100%. Největší nárůst nákladů je zatím v roce 2012 o 10,6%. Tento rok ovšem teprve začal a může dojít ještě k mnohým změnám. Mimo tento rok bylo nejvyšší zvýšení v roce 2009 o 7,1%. Náklady mají rostoucí charakter, pokles byl zaznamenán pouze v roce 2010. Výnosy mají sice kolísající povahu, ale vyšší částky než v roce 2007 nebylo ani v jednom z uvedených let dosaženo. Nejvyšší pokles zaznamenal rok 2008, kdy výnosy činily 84,8%. Nejbliže je 100% roku prozatím rok 2012, který dosahuje 89,4% a v těsné blízkosti za ním je rok 2011 (89,1%). Hrazená prokazatelná ztráta je také kolísajícího charakteru. Opět nejvyšší nárůst je v roce 2012 o 25,3%. Kromě tohoto spekulativního roku je vysoký nárůst také v roce 2008 o 20% a v roce 2009 o 19,7%.

¹⁶ PEKOVÁ, Jitka. *Veřejné finance: úvod do problematiky*. 4. aktualiz. a rozš. vyd. Praha: ASPI, 2008, s. 30. ISBN 978-80-7357-358-4.

K porovnávání mezi jednotlivými roky co se týče nákladů, výnosů a hrazené prokazatelné ztráty, bude popisovaný rok hodnocen vždy oproti roku předcházejícímu.

Rok 2007

Výše neinvestiční dotace:

Uznatelné náklady dle smlouvy pro účely čerpání neinvestiční dotace poskytnuté poskytovatelem příjemci jsou **1 459 753 tis. Kč** viz Tab. 4.2.

Tab. 4.2 Uznatelné náklady za rok 2007

náklady dle kalkulačního vzorce MHD	1 452 168 tis. Kč
náklady z podnikatelské aktivity – reklama	7 585 tis. Kč

Zdroj: Vlastní zpracování.

Uznatelné výnosy dle smlouvy pro účely čerpání neinvestiční dotace poskytnuté poskytovatelem příjemci jsou **596 353 tis. Kč** viz Tab. 4.3.

Tab. 4.3 Uznatelné výnosy za rok 2007

výnosy z jízdného MHD včetně výluk v MHD	464 570 tis. Kč
výnosy z podnikatelské činnosti – reklama	15 238 tis. Kč
výnosy z dotace na tramvajovou linku č. 5 od obcí	615 tis. Kč
výnosy z dotace na tramvajovou linku č. 5 od MSK	3 330 tis. Kč
mimořádné výnosy	112 600 tis. Kč

Zdroj: Vlastní zpracování.

Výpočet neinvestiční dotace → $1\,459\,753 - 596\,353 = 863\,400$ **tis. Kč.**

Ve smlouvě na rok 2007 byla výše neinvestiční dotace sjednaná v základní částce ve výši 970 000 tis. Kč. Vyplaceno bylo 863 400 tis. Kč, jedná se tedy o pokles této investice o 106 600 tis. Kč. V této smlouvě se nachází také dotace investiční, která je poskytnuta na pořízení nových dopravních prostředků a modernizaci dopravních prostředků. Její výše byla při uzavření smlouvy sjednaná na 5 mil. Kč (8 ks autobusů nízkopodlažních 12 m za 2 800 tis. Kč, 3 ks autobusů třínápravových nízkopodlažních 15 m za 1 200 tis. Kč a 5 ks modernizace tramvají Vario za 1 mil. Kč). Smluvní dopravní výkon na území města Ostravy i s linkou č. 5 mimo území Ostravy byl stanoven na 33 865 tis. vozových kilometrů a 3 449 979 tis. místových kilometrů.

Rok 2008

Výše neinvestiční dotace:

Uznatelné náklady dle smlouvy pro účely čerpání neinvestiční dotace poskytnuté poskytovatelem příjemci **1 542 087 tis. Kč** viz Tab. 4.4.

Tab. 4.4 Uznatelné náklady za rok 2008

náklady dle kalkulačního vzorce MHD	1 533 558 tis. Kč
náklady z podnikatelské aktivity – reklama	8 529 tis. Kč

Zdroj: Vlastní zpracování.

Uznatelné výnosy dle smlouvy pro účely čerpání neinvestiční dotace poskytnuté poskytovatelem příjemci jsou **505 807 tis. Kč** viz Tab. 4.5.

Tab. 4.5 Uznatelné výnosy za rok 2008

výnosy z jízdného MHD včetně výluk v MHD	483 896 tis. Kč
výnosy z podnikatelské činnosti – reklama	18 128 tis. Kč
výnosy z dotace na tramvajovou linku č. 5 od obcí	628 tis. Kč
výnosy z dotace na tramvajovou linku č. 5 od MSK	3 155 tis. Kč

Zdroj: Vlastní zpracování.

Výpočet neinvestiční dotace $\rightarrow 1\,542\,087 - 505\,807 = 1\,036\,280$ **tis. Kč.**

V roce 2008 byly náklady na provoz MHD vyšší o 82 334 tis. Kč oproti roku 2007 a výnosy byly naopak nižší o 90 546 tis. Kč. Z toho vyplývá, že hrazená prokazatelná ztráta je vyšší o 172 880 tis. Kč. Smlouva na rok 2008 obsahovala neinvestiční dotaci v základní výši 980 000 tis. Kč. Oproti skutečně vyplacené částce ve výši 1 036 280 tis. Kč je to navýšení o 56 280 tis. Kč. Rozsah dopravní výkonů v tomto roce byl stanoven na 33 885 tis. vozových kilometrů a 3 466 047 tis. místových kilometrů pro město Ostravu včetně linky č. 5, která je mimo území tohoto města.

Rok 2009

Výše neinvestiční dotace:

Uznatelné náklady dle smlouvy pro účely čerpání neinvestiční dotace poskytnuté poskytovatelem příjemci jsou **1 562 921 tis. Kč** viz Tab. 4.6.

Tab. 4.6 Uznatelné náklady za rok 2009

náklady dle kalkulačního vzorce MHD	1 554 081 tis. Kč
náklady z podnikatelské aktivity – reklama	8 840 tis. Kč

Zdroj: Vlastní zpracování.

Uznatelné výnosy dle smlouvy pro účely čerpání neinvestiční dotace poskytnuté poskytovatelem příjemci jsou **529 493 tis. Kč** viz Tab. 4.7.

Tab. 4.7 Uznatelné výnosy za rok 2009

výnosy z jízdného MHD včetně výluk v MHD	478 835 tis. Kč
výnosy z podnikatelské činnosti – reklama	21 512 tis. Kč
výnosy z dotace na tramvajovou linku č. 5 od obcí	642 tis. Kč
výnosy z dotace na tramvajovou linku č. 5 od MSK	3 504 tis. Kč
ostatní zdroje krytí MHD dle smlouvy	25 000 tis. Kč

Zdroj: Vlastní zpracování.

Výpočet neinvestiční dotace $\rightarrow 1\,562\,921 - 529\,493 = 1\,033\,428$ tis. Kč.

Rok 2009 je na tom mnohem lépe než rok předcházejí, neboť v tomto roce oproti roku 2008 výnosy neklesly, ale naopak. Náklady se zvýšily oproti roku 2008 o 20 834 tis. Kč a výnosy o 23 686 tis. Kč. Prokazatelná ztráta tedy v tomto roce činí o 2 852 tis. Kč méně. Pro rok 2009 byla stanovena neinvestiční dotace v základní výši 1 026 240 tis. Kč. Vyplaceno bylo 1 033 428 tis. Kč. Základní odhad a skutečnost se tedy lišily a investice byla vyšší o 7 188 tis. Kč. Ve smlouvě na tento rok je obsažena i investiční dotace ve výši 5 500 tis. Kč na pořízení dlouhodobého hmotného majetku, a to na rekonstrukci tramvajové zastávky „Hotelový dům Jindřich“ na ulici Nádražní. Vozové kilometry jsou pro tento rok stanoveny na 32 989 tis. a místové kilometry na 3 389 134 tis. pro město Ostravu i s linkou č. 5. Dodatkem č. 2 byla změněna výše investiční dotace a to na rekonstrukci tramvajové zastávky „Hotelový dům Jindřich“ ve výši 6 814 tis. Kč a na zabezpečení tramvajové trati Zátíší – Vřesinská ve výši 5 000 tis. Kč. Celkem se výše investiční dotace vyšplhala na 11 814 tis. Kč, což je o 6 314 tis. Kč více, než bylo ujednáno ve smlouvě.

Rok 2010

Výše neinvestiční dotace:

Uznatelné náklady dle smlouvy pro účely čerpání neinvestiční dotace poskytnuté poskytovatelem příjemci **1 519 488 tis. Kč**.

Uznatelné výnosy dle smlouvy pro účely čerpání neinvestiční dotace poskytnuté poskytovatelem příjemci jsou **503 954 tis. Kč** viz Tab. 4.8.

Tab. 4.8 Uznatelné výnosy za rok 2010

výnosy z jízdného MHD včetně výluk v MHD	499 512 tis. Kč
financování ztráty ze žakovského jízdného	398 tis. Kč
financování prokazatelné ztráty tramvajové linky č. 5 od obcí	653 tis. Kč
financování prokazatelné ztráty tramvajové linky č. 5 od MSK	3 391 tis. Kč
ostatní zdroje financování zapojené do úhrady prokazatelné ztráty	22 412 tis. Kč

Zdroj: Vlastní zpracování.

Výpočet neinvestiční dotace $\rightarrow 1\,519\,488 - (503\,954 + 22\,412) = \mathbf{993\,122\, \text{tis. Kč.}}$

Náklady v tomto roce jako jediné v porovnání s předchozími roky poklesly o 43 433 tis. Kč oproti roku 2009. Výnosy se snížily o 3 127 tis. Kč. Prokazatelná ztráta, kterou hradí město Ostrava, tedy poklesla o 40 306 tis. Kč.

Následující smlouva je uzavřena na rok 2010-2024. V této smlouvě je obecné ustanovení a bližší informace k dotacím a rozsahu ročních dopravních výkonů lze najít v dodatcích k této smlouvě. Dopravní výkon na rok 2010 je podle dodatku sjednán na 33 345 tis. vozových kilometrů a na 3 402 775 tis. místových kilometrů.

Rok 2011

Výše neinvestiční dotace:

Uznatelné náklady dle smlouvy pro účely čerpání neinvestiční dotace poskytnuté poskytovatelem příjemci **1 535 929 tis. Kč.**

Uznatelné výnosy dle smlouvy pro účely čerpání neinvestiční dotace poskytnuté poskytovatelem příjemci jsou **519 114 tis. Kč** viz Tab. 4.9.

Tab. 4.9 Uznatelné výnosy za rok 2011

výnosy z jízdného MHD včetně výluk v MHD	500 930 tis. Kč
financování prokazatelné ztráty tramvajové linky č. 5 od obcí	677 tis. Kč
financování prokazatelné ztráty tramvajové linky č. 5 od MSK	3 131 tis. Kč
kompenzace za tarifní závazky v rámci smogové situace	14 376 tis. Kč
ostatní zdroje financování zapojené do úhrady prokazatelné ztráty	12 097 tis. Kč

Zdroj: Vlastní zpracování.

Výpočet neinvestiční dotace $\rightarrow 1\,535\,929 - (519\,114 + 12\,097) = \mathbf{1\,004\,718\, \text{tis. Kč.}}$

V roce 2011 se náklady opět zvýšily oproti předcházejícímu roku a to o 16 441 tis. Kč. Výnosy se také navýšily o 4 845 tis. Kč a prokazatelná ztráta vzrostla o 11 596 tis. Kč. V tomto roce byly v dodatku sjednány vozové kilometry na 33 321 tis. a místové kilometry na 3 409 305 tis.

Rok 2012 lze hodnotit pouze odhadem, protože během roku většinou dochází ke změnám, co se týče finančního ohodnocení. Oproti roku 2011 zatím náklady porostly o 78 532 tis. Kč a také výnosy se zvýšily o 1 810 tis. Kč. Hrazená prokazatelná ztráta je zatím vyšší o 76 722 tis. Kč. Roční rozsah dopravního výkonu byl v roce 2012 stanoven na 33 099 tis. vozových kilometrů a na 3 397 441 tis. místových kilometrů.

4.2 Zhodnocení počtu přepravených osob, stav vozového parku a přehled cen jízdného

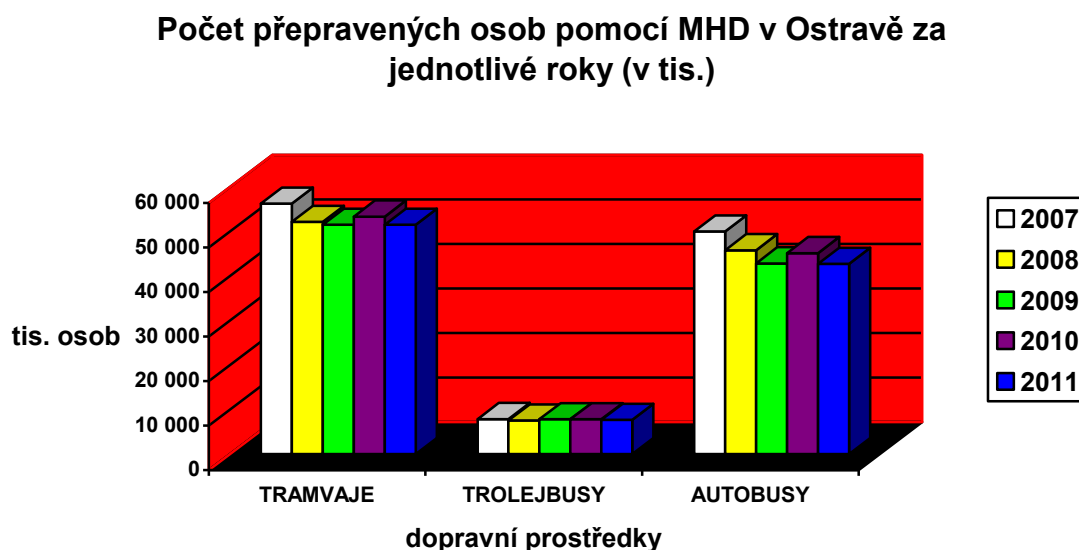
Tab. 4.10 Počet přepravených osob pomocí MHD v Ostravě za jednotlivé roky (v tis.)

ROK	TRAMVAJE	TROLEJBUSY	AUTOBUSY	Σ
2007	56 240	7 895	49 998	114 133
2008	52 146	7 556	45 787	105 489
2009	51 479	7 848	42 831	102 158
2010	53 334	7 858	45 134	106 326
2011	51 484	7 706	42 733	101 923

Zdroj: Vlastní zpracování.

Pro hodnocení přepravy cestujících bude rok 2007 brán také jako rok, který je ohodnocen 100%. Přeprava cestujících tramvají stále klesá. V roce 2008 klesla na 92,7%, v roce 2009 na 91,5%, v roce 2010 na 94,8% a v roce 2011 na 91,5%. Nejvyšší snížení bylo tedy v roce 2009 a 2011. Trolejbusy také zaznamenávají snížení počtu přepravených osob, avšak ne v takové míře jako tramvaje. V roce 2008 trolejbusy přepravily 95,7% cestujících, v roce 2009 99,4%, v roce 2010 99,5% a v roce 2011 97,6%. Nejblíže k roku 2007 se přiblížil rok 2010 a nejvyšší pokles zaznamenal rok 2008. Pokud se jedná o autobusy, tak ty také jako předcházející dopravní prostředky zaznamenávají pokles v přepravě cestujících. Nejvyšší pokles byl v roce 2011, kdy bylo přepraveno 85,5% cestujících a v roce 2009 (85,7%). Celkově lze v tabulce vidět, že přeprava cestujících MHD stále klesá. Nejvíce poklesla v roce 2011 a činila 89,3%. Důvodem je z velké části zvýšení počtu obyvatel Ostravy, kteří vlastní automobil.

Graf 4.1 Počet přepravených osob pomocí MHD v Ostravě z jednotlivé roky (v tis.)



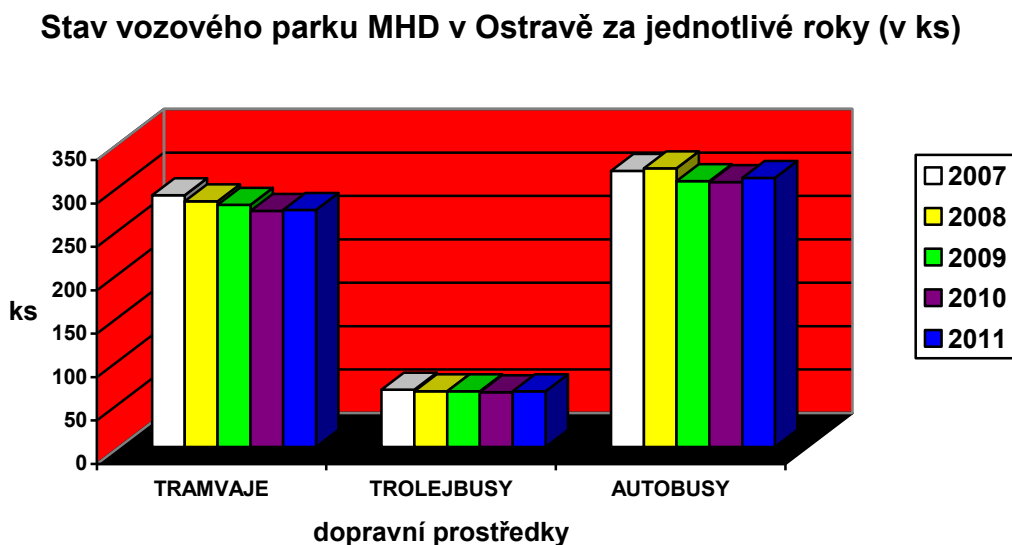
Zdroj: Vlastní zpracování.

Tab. 4.11 Stav vozového parku MHD v Ostravě za jednotlivé roky (v ks)

ROK	TRAMVAJE	TROLEJBUSY	AUTOBUSY	Σ
2007	290	66	318	674
2008	283	64	321	668
2009	279	64	306	649
2010	272	63	305	640
2011	273	64	310	647

Zdroj: Vlastní zpracování.

Pro porovnávání vozového parku v Ostravě bude hodnocen daný rok vždy s ohledem na rok předcházející. U počtu tramvaji je zřejmé, že tyto dopravní prostředky mají klesající charakter. V roce 2008 se jejich počet snížil o 7 vozů oproti roku 2007. Dále se v roce 2009 snížil o 4 vozy a v roce 2010 o dalších 7 vozů. Pouze v roce 2011 přibyl oproti předcházejícímu roku 1 vůz. Z tabulky lze vyčíst, že počet tramvají se od roku 2007 snížil o 17 vozů. Počet trolejbusů v těchto pěti letech sice také klesl, ale celkově jen o 2 vozy. V roce 2008 klesl tento počet o dva. Následující rok počet zůstal nezměněn a s rokem 2010 přišlo další snížení o 1 vůz. Rok 2011 vyrovnal ztrátu z roku 2010, a proto trolejbusy zaznamenaly pokles jen o dva již předem zmíněné vozy. Autobusy mají sice co do počtu také snižující se povahu, v některých letech se jejich počet zvýšil a to v roce 2008 o 3 vozy a v roce 2011 o 5 vozů. Zbylé roky byl efekt naopak klesající. V roce 2009 se počet snížil dokonce o 15 autobusů a v roce 2010 už jen o jeden vůz. Z celkového hlediska bylo nejvyšší snížení všech vozů MHD v roce 2009 a to o 19 vozů. Jediného zvýšení bylo docíleno v roce 2011, kdy počet vrostl o 7 vozů.

Graf 4.2 Stav vozového parku MHD v Ostravě za jednotlivé roky (v ks)

Zdroj: Vlastní zpracování.

Tab. 4.12 Přehled cen nezlevněného jízdného MHD v Ostravě za jednotlivé roky (v Kč)

	2007	2008	2009	2010	2011
15-ti minutová	10	10	12	13	14
45-ti minutová	14	15	-	-	-
60-ti minutová	20	21	20	21	22
90-ti minutová	26	27	-	-	-
105-ti minutová	32	34	-	-	-
120-ti minutová	38	40	-	-	-
30-ti denní	459	509	509	540	550

Zdroj: Vlastní zpracování.

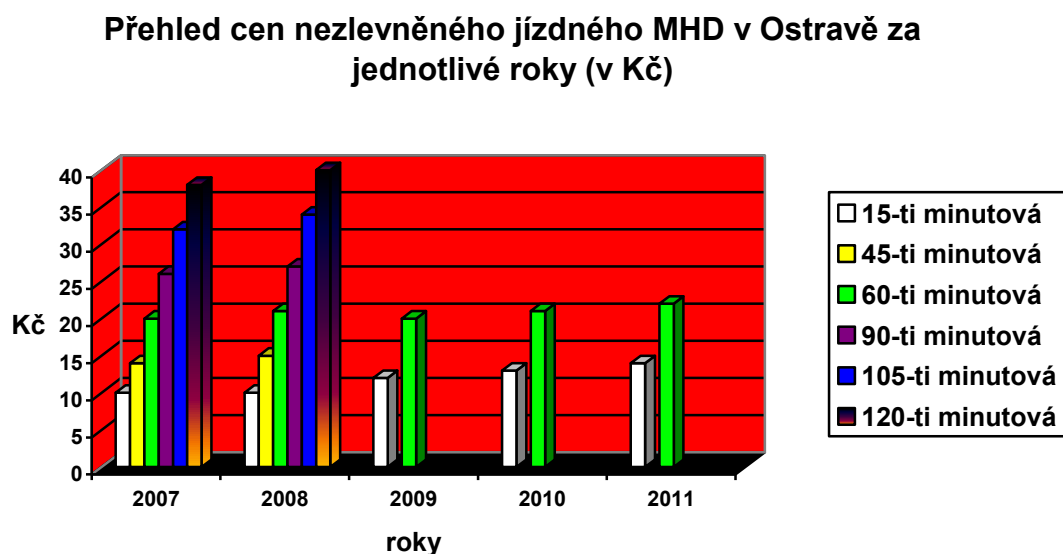
Cena 30-ti denního občanského jízdného je v tabulce uvedena pro 1-4 zóny v Ostravě. Podle zónové platnosti bylo v roce 2007 a 2008 jízdné rozděleno následovně:

- 15-ti minutové jízdné bylo pro 1 zónu,
- 45-ti minutové jízdné bylo pro 2 zóny,
- 60-ti minutové jízdné bylo pro 3 zóny,
- 90-ti minutové jízdné bylo pro 4 zóny,
- 105-ti minutové jízdné bylo pro 5 zón,
- 120-ti minutové jízdné bylo pro 6 zón.

Od roku 2009 je 15-ti minutové a 60-ti minutové jízdné platné pro celou oblast Ostravy XXL.

Vzhledem k neustále zvyšujícím se cenám energie, narůstající inflaci a dalších ukazatelů je jasné, že i ceny jízdného mají rostoucí charakter. 15-ti minutové jízdenky a 60-ti minutové jízdenky jsou jedny z mála jízdenek, které přetrvaly v ostravské MHD dodnes. 15-ti minutové jízdenky zaznamenaly nárůst cen od roku 2007 o 4 Kč. Během jednotlivých let se jejich cena zvyšovala převážně o korunu. 45-ti minutové jízdenky dnes již neexistují, ale také se staly předmětem zdražování. Dosud používané 60-ti minutové jízdné se od roku 2007 zdražilo pouze o 2 Kč. Toto jízdné mělo kolísající tendenci a také se zvyšování týkalo pouze 1 koruny během těchto let. 90-ti minutové, 105-ti minutové a 120-ti minutové jízdné se dnes už nepoužívá, ale v letech jejich užívání docházelo také k jejich zdražování. Nejvíce znatelné zdražování je vidět u dlouhodobých jízdenek. Samozřejmě rozdíl je v tom, zda člověk, který si tento druh jízdného kupuje je např. student nebo pracující člověk, dále také na kolik zón si jízdné kupuje nebo např. na jak dlouho (na měsíc, půl roku nebo rok). Pro porovnání je v tabulce uvedena informace o 30-ti denním jízdném pro 4 zóny v rámci Ostravy. Od roku 2007 došlo ke zdražení skoro o 100 Kč. V roce 2008 se cena této dlouhodobé jízdenky zvýšila o 50 Kč a v roce 2009 zůstala tato cena stejná. V následujícím roce došlo ke zdražení o 31 Kč a v roce 2011 se cena vyšplhala na 550 Kč což je o 10 Kč více než v přecházejícím roce.

Graf 4.3 Přehled cen nezlevněného jízdného MHD v Ostravě za jednotlivé roky (v Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování.

4.3 Modernizace – budoucí vývoj

Cílem projektů je vytvořit moderní dopravní terminály neregionálního významu, které mají za úkol propojit na frekventovaných místech všechny druhy individuální i hromadné dopravy.

Rekonstrukce Svinovských mostů¹⁷

Tento projekt je společnou investicí města a kraje. Investice města zahrnuje opravu tramvajových mostů, výstavbu přestupního terminálu + informačního systému pro cestující a odstavené plochy pro autobusy, výstavbu nové komunikace podél železniční stanice pod Svinovskými mosty, přestavbu komunikací pro pěší, přeložky inženýrských sítí atd., účelem je estetizace celé lokality. Investice kraje obsahuje rekonstrukci a úpravu silničních mostních objektů, rekonstrukci silnice, výstavby dvou okružních křižovatek a odvodnění silnice. Projekt je výsledkem koordinovaných projektů Moravskoslezského kraje a města Ostravy. Celkové náklady na tuto rekonstrukci byly odhadovány na 796 mil. Kč (s DPH). Krajské stavby tvoří z těchto nákladů 183 mil. Kč a stavby města zbylých 613 mil. Kč. Přibližně 561 mil. Kč (91,98%) by mělo být hrazeno z Regionálního operačního programu a zbytek z vlastních prostředků města. Díky vyhlášenému výběrovému řízení a podané nabídce vítězného uchazeče se celkové náklady projektu výrazně snížily. Pro statutární město Ostravu se celkové náklady snížily na 384 mil. Kč. Očekává se úspora až 37% a procento

¹⁷ Statutární město Ostrava [online]. 2012, [2012-04-07]. Dostupný z WWW: <<http://www.ostrava.cz/cs/o-meste/aktualne/kampane/rekonstrukce-svinovskych-mostu/>>.

z evropských fondů zůstává nezměněno čili 91,98% a představuje možnou dotaci ve výši až 350 mil. Kč.

Nová dopravní stavba moderního terminálu na Hranečníku¹⁸

Hranečník ve Slezské Ostravě je jeden z nejdůležitějších přestupních uzlů MHD v Ostravě. Magistrát města Ostravy začal s hledáním vhodné firmy pro výstavbu moderního terminálu, který by měli na podzim příštího roku využívat cestující do Ostravy přijíždějící z východu (Havířova, Karviné, Orlové nebo Rychvaldu). Práce na tomto novém přestupním uzlu by měly začít nejpozději v červnu nebo červenci roku 2012 a hotovy by měly být do října roku 2013. Na stávající tramvajové smyčce na trati Výstaviště – Hranečník – ArcelorMittal vznikne zázemí pro konečnou spojů příměstské autobusové dopravy, které končí na Gagarinově náměstí, autobusových linek MHD a některých linek, které jsou směřovány na Ústřední autobusové nádraží. Počítá se také s rozšířením provozu tramvajové, ale i trolejbusové dopravy → tím by mělo dojít k většímu pohodlí cestujících a k lepšímu přestupování mezi jednotlivými spoji MHD. Podle předpokladů by měla stavba stát necelých 179 milionů Kč bez DPH. Ministerstvo financí by mělo poskytnout 93 milionů z fondu na odstranění důlních škod, 85 milionů Kč by měly hradit evropské fondy a pokud vše bude probíhat jak má, město uhradí jen 13 milionů Kč. Cílem projektu je omezit dopravu v centru města, které počítá s tím, že lidé nechají auto na Hranečníku a do centra budou pokračovat MHD. Na tomto místě bude k dispozici okolo 80 parkovacích míst. Je ale otázkou, kolik občanů na tuto alternativu bude reagovat a vymění pohodlí auta za MHD. To by mělo být hlavním bodem průzkumu, který bude probíhat před prázdninami roku 2012 spolu s průzkumem o trolejbusové dopravě, kterou chce město rozšířit kvůli Nové Karolině a později i Hranečníku. Proto je nutné vybudovat novou okružní křižovatku u Slezskoostravské radnice, kde by měli vzniknout také zastávky MHD. Tato výstavba by měla proběhnout spolu s budováním hranečnického terminálu a město za ni zaplatí přes 70 milionů Kč. Na tuto křižovatku by měly být použity peníze z tzv. švýcarských fondů. Tři další velké terminály chce město postupně vylepšit ze stávající podoby. Jedná se o již zmíněné Svinovské mosty, hlavní nádraží a oblast městské části Jih u Intersparu. Nejbližší k dokončení jsou Svinovské mosty, kde probíhají stavební práce a na ostatní dva terminály se připravují stavební povolení. Město chce, aby v budoucnu linky končily na periférii, jako je tomu v Praze.

¹⁸ iDnes.cz [online].[2012-04-03]. Dostupný z WWW <http://ostrava.idnes.cz/hranecnik-v-ostrave-se-zmeni-v-terminal-fc1-/ostrava-zpravy.aspx?c=A120330_1756814_ostrava-zpravy_jog>.

4.4 Návrh řešení a zhodnocení celkové situace mezi městem Ostrava a jejím MHD

Ostrava je třetí největší město v ČR a první v Moravskoslezském kraji, proto by tomuto postavení měla odpovídat i její MHD.

Návrh řešení pro zlepšení dopravních služeb

Za posledních pět let proběhlo mnoho změn, které ne úplně přispěly ke zlepšení MHD v Ostravě. Město se snaží dopravní prostředky modernizovat a nahrazovat novými, ovšem tato záležitost je velice drahá, a proto nejde všechno tak rychle, jak by si občané přáli, ale stáří vozového parku není v tak katastrofálním stavu jako v jiných městech. Město a Dopravní podnik v minulých letech zrušilo několik linek, které nebyly příliš obsazeny, a proto výdaje na jejich provoz vyšel draho. Nicméně pro mnoho lidí jejich zrušení znamenalo, že si museli hledat náhradní dopravu např. do zaměstnání. Některé linky prošly změnou a místo obvyklé konečné zastávky končí např. o dvě zastávky dříve a jen jednou za hodinu končí na místě, jako tomu bylo předtím. Tyto změny jsou pro ostravskou MHD ne příliš pozitivní. Dalším problémem jsou tzv. špičky. V době kdy většina lidí jezdí do práce a z práce nebo do školy, jsou linky velice přetíženy a je třeba, aby se město tyto spoje snažilo posílit. V předešlých letech na sebe linky mnohem více navazovaly, ale v dnešní době s neustálými změnami jízdních řádů, s řadou dalších a dalších změn tras linek a se zrušením málo obsazených linek už návaznost není taková, jako tomu bylo dříve. Co se týče přesnosti MHD, není to samozřejmě metro v Praze, které jezdí načas, ale málo kdy se stává, že dojde k narušení stanoveného jízdního řádu o více než pár minut. Samozřejmě nic není bez chyby, a proto s náhlými nehodami nebo s pokažením vozu musí občané Ostravy sem tam počítat. Jako další problém lze uvést zimu. V tomto období dochází k největším zpožděním, k nejvíce nehodám a tedy k největšímu selhání MHD. Podle průzkumu je známo, že si lidé v době zimy stěžují na málo vytopené vozy, což také nemá pozitivní charakter. Kvůli těmto několika zmíněným problémům, je mnohem častější, že si lidé pořizují vlastní automobil, ať už je to kvůli pohodlí či nespokojenosti s MHD v Ostravě. Centrum města se tak stává velice zatíženým na dopravu, je obtížné zde zaparkovat, ale i napříč tomu, že existují projekty jako je výstavba moderního terminálu na Hranečnicku, kde se počítá, že lidé nechají auta na parkovišti a budou pokračovat do centra pomocí MHD, je více než pravděpodobné, že se občané nevzdají svého pohodlí, pokud se město s Dopravním podnikem nepokusí o zkvalitnění MHD v Ostravě. Toto zkvalitnění sice není zadarmo, ale město s kvalitní MHD dělá dobrý dojem a Ostrava je město

s velice rozmanitou kulturou, ekonomikou nebo např. stylem života, a je proto potřeba poskytnou svým občanům, ale také návštěvníkům Ostravy, turistům a dalším kvalitní služby.

Hlavní návrhy řešení:

- zkvalitnit služby, které MHD nabízí (např. v letních obdobích zajistit lepší vzduch ve vozech MHD, v zimních obdobích zajistit, aby v těchto vozech bylo přiměřené teplo a celkově se snažit o modernizaci jednotlivých vozů MHD),
- pokusit se o lepší návaznost jednotlivých linek (návaznost tramvají na autobusy nebo trolejbusy a naopak),
- zvýšit počet linek, které jsou ve špičce přetíženy,
- při nehodách či pokažených vozech se snažit co nejrychleji obstarat náhradní dopravu.

Nevyřešené problémy vztahu životního prostředí a dopravy ve městech:

- rostoucí kongesce,
- vysoké znečištění ovzduší,
- hluk,
- bezpečnost silničního provozu,
- degradace městského prostředí,
- zábor prostoru,
- globální oteplování.

Zhodnocení celkové situace v Ostravě

Dopravní podnik Ostrava, a. s. je úzce spojen s městem Ostrava a bez pomoci města by nemohl fungovat. Samozřejmě podnik dosahuje určitých výnosů, které ovšem zdaleka nemohou pokrýt náklady spojené s provozem MHD. Výnosy se v průměru pohybují okolo 537 042 tis. Kč a patří sem např. výnosy z jízdného, výnosy z podnikatelské aktivity, tím se rozumí reklama, ale také výnosy z dotace na tramvajovou linku č. 5 od obcí a MSK. Náklady na provoz jsou ovšem několikanásobně vyšší. V průměru kolísají okolo 1 539 107 tis. Kč. Lze tedy tvrdit, že každým rokem chybí Dopravnímu podniku na provoz MHD zhruba 1 000 mil. Kč. Podnik tyto chybějící finanční prostředky získává z rozpočtu města, ale musí prokazovat, že je nepoužívá v rozporu s právními předpisy nebo v rozporu s platnou smlouvou. Je třeba přijít na něco nového, co by mohlo přinést více financí do tohoto úseku dopravy a snížit tak prohlubeň mezi náklady a výnosy na provoz MHD a zamezit tím dalšímu zdražování. Lidé ovšem neradi přijímají další a další zvyšování cen jízdného, ale bez toho to zatím nepůjde. Ekonomika prochází ne zcela pozitivním obdobím, zdražuje se všude, kam se člověk podívá

a v dopravě se tomuto zdražování nelze vyhnout. Město s Dopravním podnikem se snaží co nejvíce omezit toto zdražování v rámci možností, ale v následujících letech se nepředpokládá, že by se mu mohlo zcela vyhnout. S rostoucími nároky na MHD se zvyšují náklady na její provoz a tím pádem je nutné, požadovat za služby, které jsou MHD poskytovány vyšší finanční částky. Ceny se však zvyšují vždy jen na začátku roku a během něj zůstávají konstantní. Zdražení krátkodobého jízdného není až tak závratné jako zdražení dlouhodobého jízdného, kde je zvýšení cen více viditelné.

5 ZÁVĚR

Cílem práce bylo analyzovat vztah mezi městem a poskytovatelem městské hromadné dopravy, popsat zabezpečení městské hromadné dopravy ve vybraném městě čili jeho financování a pokusit se navrhnout řešení pro zlepšení dopravních služeb.

V Ostravě žije čím dál více obyvatel, a proto zde vznikají rozsáhlé ekologické problémy a doprava patří mezi hlavní zdroje těchto problémů. MHD by měla vyhovovat dnešním požadavkům a měla by být schopna uspokojit dopravní potřeby dalších generací bez toho, že by více a více přispívala k dalším ekologickým problémům.

Je zřejmé, že dopravní podnik každého města, by bez dotací příslušného města nemohl fungovat tak, jak funguje nyní. Každé město hradí prokazatelnou ztrátu v potřebné výši, aby zajistilo plynulý chod MHD. MHD není zrovna levná záležitost a díky neustálému zdražování energie, které nemá konce, začíná být provoz MHD velice nákladný.

Město Ostrava by se mělo zaměřit na to, aby šetřilo na správném místě a neubíralo zdroje potřebným sektorům, které potřebují neustálou modernizaci a zavádění nových teorií do praxe, jako je např. MHD. Modernizace je velice důležitá jak pro město samotné, z hlediska rozvoje, tak pro zajištění bezpečnosti pro cestující.

Výnosy Dopravního podniku v Ostravě zdaleka nepokrývají náklady na provoz MHD a je tedy nutná kompenzace ze strany města. Ostrava každoročně přispívá Dopravnímu podniku částkou okolo 1 000 mil. Kč, což je nemalá suma, která v rozpočtu města musí být vždy pro tuto dopravu vyhrazena. Počet cestujících MHD v Ostravě se každoročně snižuje, a proto výnosy z provozu musí být kompenzovány zvyšujícími se cenami jízdného, které také rok od roku stoupá. Vozový park je na tom obdobně, počty jednotlivých vozů se snižují, ale je třeba dodat, že v Ostravě se objevuje stále více a více modernějších vozů, které stojí za zmínku. Tyto vozy jsou finančně velice náročné a nelze obměnit celý vozový park za jeden rok, protože peníze, které připadnou na ostravskou MHD, nejsou pouze na koupi těchto nových vozů.

Cílem je seznámit čtenáře s tím, jak funguje provoz MHD v Ostravě. Obdobně fungují také další dopravní podniky, které se nacházejí v českých městech. Ať už je doprava jakákoliv, je nedílnou součástí každodenního života občanů v těchto městech, kteří jsou na ni odkázáni a bez ní by se jen těžko dostávali do svých zaměstnání, do škol, k doktorům, za zábavou nebo za kulturou.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

KNIŽNÍ ZDROJE

1. ADAMEC, Vladimír a kol. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada Publishing, 2008. 160 s. ISBN 978-80-247-2156-9.
2. KYNCL, Jan a kol. *Historie dopravy na územní České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. 146 s. ISBN 80-903184-9-5.
3. PEKOVÁ, Jitka. *Veřejné finance: úvod do problematiky*. 4. aktualiz. a rozš. vyd. Praha: ASPI, 2008. 579 s. ISBN 978-80-7357-358-4.
4. PELTRÁM, Antonín a kol. *Dopravní politika*. Bělá pod Bezdězem: Nakladatelství Máchova kraje, 2003. 200 s. ISBN 80-901730-6-3.
5. STOUGH, Roger R. *Intelligent Transport Systems: Cases and Policies*. UK, USA: Edward Elgar Publishing Limited, 2001. 225 s. ISBN 1 84064 447 8.
6. ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. 351 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

LEGISLATIVA

7. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70.
8. Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

INTERNÍ ZDROJE

9. Magistrát města Ostravy – Odbor dopravy. Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících a poskytnutí kompenzací za veřejné služby 2010-2024.

ELEKTRONICKÉ ZDROJE

10. Dopravní podnik města Brna, a. s. [online]. 2011, [2012-01-04]. Dostupný z WWW: <<http://www.dpmb.cz/Default.aspx?seo=vyrocni-zpravy>>.
11. Dopravní podnik Ostrava, a. s. [online]. 2011, [2012-02-03]. Dostupný z WWW: <<http://dpo.cz/historie/historie.htm>>.

12. iDnes.cz [online].[2012-04-03]. Dostupný z WWW <http://ostrava.idnes.cz/hranecnik-v-ostrave-se-zmeni-v-terminal-fc1-/ostrava-zpravy.aspx?c=A120330_1756814_ostrava-zpravy_jog>.
13. Statutární město Ostrava [online]. 2011, [2012-02-03]. Dostupný z WWW:
<<http://www.ostrava.cz/cs/o-meste/historie-mesta>>.
14. Statutární město Ostrava [online]. 2012, [2012-04-07]. Dostupný z WWW:
<<http://www.ostrava.cz/cs/o-meste/aktualne/kampane/rekonstrukce-svinovskych-mostu/>>.

SEZNAM ZKRATEK

EHS – Evropské hospodářské společenství

ES – Evropské společenství

MHD – městská hromadná doprava

MSK – Moravskoslezský kraj

OR – obchodní rejstřík

s. – statutární

SMMD – Společnost moravských místních drah

SEZNAM TABULEK A GRAFŮ

Obrázky

Obr. 2.1 Druhy dopravy v MHD	16
------------------------------	----

Tabulky

Tab. 2.1 Počet přepravených osob pomocí MHD v jednotlivých krajích ČR za rok 2010 (v mil.)	19
Tab. 2.2 Dopravní podniky v ČR	21
Tab. 3.1 Vybrané geografické a demografické údaje o Ostravě	31
Tab. 4.1 Přehled neinvestičního financování MHD v Ostravě za jednotlivé roky (v tis. Kč)	39
Tab. 4.2 Uznatelné náklady za rok 2007	40
Tab. 4.3 Uznatelné výnosy za rok 2007	40
Tab. 4.4 Uznatelné náklady za rok 2008	41
Tab. 4.5 Uznatelné výnosy za rok 2008	41
Tab. 4.6 Uznatelné náklady za rok 2009	41
Tab. 4.7 Uznatelné výnosy za rok 2009	42
Tab. 4.8 Uznatelné výnosy za rok 2010	42
Tab. 4.9 Uznatelné výnosy za rok 2011	43
Tab. 4.10 Počet přepravených osob pomocí MHD v Ostravě za jednotlivé roky (v tis.)	44
Tab. 4.11 Stav vozového parku MHD v Ostravě za jednotlivé roky (v ks)	45
Tab. 4.12 Přehled cen nezlevněného jízdného MHD v Ostravě za jednotlivé roky (v Kč)	46

Grafy

Graf 4.1 Počet přepravených osob pomocí MHD v Ostravě z jednotlivé roky (v tis.)	44
Graf 4.2 Stav vozového parku MHD v Ostravě za jednotlivé roky (v ks)	45
Graf 4.3 Přehled cen nezlevněného jízdného MHD v Ostravě za jednotlivé roky (v Kč)	47

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- беру на ве́доміі, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivovaná v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, který byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 30.4.2012

Radša Fajkusová

jméno a příjmení studenta

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1 str. 1 – roční rozsah dopravního výkonu pro rok 2012 v místních kilometrech

Příloha 1 str. 2 – roční rozsah dopravního výkonu pro rok 2012 ve vozových kilometrech

Příloha 2 – stanovení výkonů v Územním obvodu Objednatele, mimo Území Objednatele pro rok 2012

Příloha 3 – předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty pro rok 2012

Příloha č. 1 (str. 1, 2) a příloha č. 2 a 3 je vyňata z dodatku č. 9, který je zpracován pro rok 2012 jako doplněk smlouvy uzavřené na období 2010-2024.

PŘÍLOHA Č. 1, str. 1

Celkový smluvní dopravní výkon v územním obvodu Objednatele se pro rok 2012 stanovuje takto:

- 3 397 441 tis. místových kilometrů [míst. km] základní,
- 33 099 tis. vozových kilometrů [voz. km] informativní.

Dopravní výkony dle jednotlivých trakcí (míst. km):

	na území Objednatele	mimo území Objednatele (v územním obvodu Objednatele)
tramvaje	1 718 122 tis. míst. km	32 353 tis. míst. km
z toho:		
1. čtvrtletí	445 890 tis. míst. km	8 396 tis. míst. km
2. čtvrtletí	437 734 tis. míst. km	8 243 tis. míst. km
3. čtvrtletí	391 088 tis. míst. km	7 364 tis. míst. km
4. čtvrtletí	443 410 tis. míst. km	8 350 tis. míst. km
trolejbusy	264 024 tis. míst. km	
z toho:		
1. čtvrtletí	67 763 tis. míst. km	
2. čtvrtletí	66 987 tis. míst. km	
3. čtvrtletí	61 469 tis. míst. km	
4. čtvrtletí	67 805 tis. míst. km	
autobusy	1 350 063 tis. míst. km	32 878 tis. míst. km
z toho:		
1. čtvrtletí	344 354 tis. míst. km	8 386 tis. míst. km
2. čtvrtletí	338 455 tis. míst. km	8 242 tis. míst. km
3. čtvrtletí	324 453 tis. míst. km	7 902 tis. míst. km
4. čtvrtletí	342 801 tis. míst. km	8 348 tis. míst. km

PŘÍLOHA Č. 1, str. 2

Dopravní výkony dle jednotlivých trakcí (voz. km):

	na území Objednatele	mimo území Objednatele (v územním obvodu Objednatele)
tramvaje	13 349 tis. voz. km	281 tis. voz. km
z toho:		
1. čtvrtletí	3 480 tis. voz. km	73 tis. voz. km
2. čtvrtletí	3 411 tis. voz. km	72 tis. voz. km
3. čtvrtletí	3 003 tis. voz. km	63 tis. voz. km
4. čtvrtletí	3 455 tis. voz. km	73 tis. voz. km
trolejbusy	3 145 tis. voz. km	
z toho:		
1. čtvrtletí	808 tis. voz. km	
2. čtvrtletí	799 tis. voz. km	
3. čtvrtletí	729 tis. voz. km	
4. čtvrtletí	809 tis. voz. km	
autobusy	15 933 tis. voz. km	391 tis. voz. km
z toho:		
1. čtvrtletí	4 066 tis. voz. km	100 tis. voz. km
2. čtvrtletí	3 998 tis. voz. km	98 tis. voz. km
3. čtvrtletí	3 819 tis. voz. km	94 tis. voz. km
4. čtvrtletí	4 050 tis. voz. km	99 tis. voz. km

PŘÍLOHA Č. 2

**Stanovení výkonů v územním obvodu Objednatele, mimo území Objednatele
pro rok 2012**

město,obec	celkový výkon míst. km/rok	celkový výkon voz. km/rok	podíl Objednatele
Bohumín	576 105	7 145	34,00%
Děhylov	237 824	2 949	39,00%
Hlučín	21 684 748	261 589	34,00%
Klimkovice	5 210 714	64 629	39,00%
	1 010 679	12 536	100,00%
Ludgeřovice	5 859 317	68 250	40,00%
Paskov	1 701 564	21 104	100,00%
Petřvald	6 573 925	65 699	38,50%
	245 503	3 045	100,00%
Rychvald	9 403 606	116 634	38,50%
Řepiště	4 233 810	52 512	39,70%
Šenov	8 349 970	101 936	38,50%
Václavovice	2 493 910	30 932	23,00%
Vratimov	12 065 605	148 005	39,00%
	1 399 652	12 093	10,00%

PŘÍLOHA Č. 3

Předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty za rok 2012

1. Pro výpočet prokazatelné ztráty se vychází z plánovaných hodnot a stanoví se:

Uznatelné náklady **1 614 461 tis. Kč,**

Uznatelné výnosy **522 208 tis. Kč:**

výnosy z jízdného MHD včetně výluk v MHD (518 442 tis. Kč),
financování prokazatelné ztráty tramvajové linky č. 5 od obcí (670 tis. Kč),
financování prokazatelné ztráty tramvajové linky č. 5 od MSK (3 096 tis. Kč).

2. Výpočet výše prokazatelné ztráty:

uznatelné náklady + přiměřený zisk – uznatelné výnosy = prokazatelná ztráta
1 614 461 + 0 – 522 208 = 1 092 253 tis. Kč.

3. Ostatní zdroje financování zapojené do úhrady prokazatelné ztráty – 10 813 tis. Kč.

4. Výpočet úhrady prokazatelné ztráty Objednatelem:

prokazatelná ztráta – ostatní zdroje financování = prokazatelná ztráta hrazená
Objednatelem
1 092 253 – 10 813 = 1 081 440 tis. Kč.